

# Beskrivning av Finlands bannät 2011



RATAHALLINTOKESKUS  
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN

## **Banförvaltningscentralen**

Beskrivning av Finlands bannät 2011

ISBN 978-952-445-319-6 (nid.)

ISSN 1459-3831 (nid.)

ISBN 978-952-445-320-2 (pdf)

ISSN 1797-7037 (pdf)

Layout: Proinno Design Oy, Sodankylä

Omslagsbild: Markku Nummelin

Tryckeri: Kopijyvä Oy, Kuopio

Helsingfors 2009



# Förord

Banförvaltningscentralen (RHK) publicerar i enlighet med järnvägslagen en beskrivning av bannätet (=nätbeskrivning) för tidtabellsperioden 2011, vilken är den åttonde beskrivningen av bannätet i Finland. I nätbeskrivningen redogörs för förutsättningarna för tillträde till bannätet, statens bannät, förfarandet vid tilldelningen av bankapacitet, tjänsterna som tillhandahålls järnvägsföretag och grunderna för fastställandet av banavgiften. Nätbeskrivningen publiceras för varje enskild tidtabellsperiod och är avsedd för dem som ansöker om bankapacitet. Den här nätbeskrivningen gäller för tidtabellsperioden 12.12.2010–10.12.2011.

Till grund för nätbeskrivningen 2011 ligger föregående nätbeskrivning som har utvecklats utgående från användarnas kommentarer samt nätbeskrivningar av andra europeiska bannätsförvaltare.

Beskrivningen av bannätet följer en gemensam europeisk innehållsstruktur. Nätbeskrivningen består av följande kapitel:

- 1 Allmänt
- 2 Förutsättningarna för tillträde till bannätet
- 3 Bannätet
- 4 Tilldelningen av bankapacitet
- 5 Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag
- 6 Banavgiften

Under tidtabellsperioden 2010 kommer Banförvaltningscentralen, Vägförvaltningen och en del av Sjöfartsverket att slås samman till Trafikverket. Vid publiceringstidpunkten är utredningen och inrättandet av den nya myndigheten ännu inte klara, varför det är svårt att på förhand bedöma vilka förändringar det kommer att innebära för t.ex. olika förfaranden. Uppdateringarna görs på webbsidorna Beskrivning av bannätet 2010 och 2011.

Även Järnvägsverket, Fordonsförvaltningscentralen, Luftfartsverket och en del av Sjöfartsverket slås samman och bildar Trafiksäkerhetsverket under tidtabellsperioden 2010. Inrättandet av den här nya myndigheten kommer också att avspeglas i de bestämmelser, anvisningar och bl.a. informationslänkar som finns angivna i Nätbeskrivningen 2010. De här uppdateringarna finns också på webbsidorna Beskrivning av bannätet 2010 och 2011.

I Nätbeskrivningen 2011 används namnen Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket i stället för gamla namnen Banförvaltningscentralen och Järnvägsverket.

Vid Banförvaltningscentralen ansvarar enheten för trafikstyrning vid trafiksystems-avdelningen för utarbetandet av beskrivningen av bannätet. Samtliga avdelningar vid Banförvaltningscentralen, och flera experter utanför organisationen, har deltagit i arbetet.

Helsingfors den 11 december 2009

## Banförvaltningscentralen

Trafiksystemsavdelningen,  
Enheten för trafikstyrning

## Innehållsförteckning

	FÖRORD .....	3
1	ALLMÄNT.....	7
1.1	Introduktion.....	7
1.2	Syfte.....	7
1.3	Rättslig grund .....	7
1.4	Juridisk status.....	7
	1.4.1 Allmänt .....	7
	1.4.2 Giltighet .....	7
	1.4.3 Förfarande vid ändringssökande.....	7
1.5	Nätbeskrivningens struktur.....	8
1.6	Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering.....	8
	1.6.1 Giltighetstid.....	8
	1.6.2 Uppdatering.....	8
1.7	Publicering .....	8
1.8	Kontaktuppgifter .....	8
1.9	RailNetEurope - Samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna .....	10
1.10	Definitioner, märkningar och förkortningar .....	12
2	FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR TILLTRÄDE TILL BANNÄTET .....	13
2.1	Introduktion.....	13
2.2	Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet.....	13
	2.2.1 Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik.....	14
	2.2.2 Allmänna förutsättningar för utnyttjande av bannätet.....	14
	2.2.3 Koncession för järnvägsföretag.....	15
	2.2.4 Säkerhetsintyg.....	15
	2.2.5 Försäkringar .....	15
2.3	Ansökan om bankapacitet .....	16
2.4	Övriga villkor för tillträde till bannätet.....	16
	2.4.1 Ramavtal .....	16
	2.4.2 Avtal om utnyttjande av bannätet.....	16
2.5	Föreskrifterna avseende trafikering .....	16
2.6	Specialtransporter .....	16
2.7	Transport av farliga ämnen .....	16
2.8	Godkännande av rullande järnvägsmateriel .....	17
2.9	Kompetensen hos personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter .....	17
3	BANNÄTET .....	18
3.1	Introduktion.....	18
3.2	Bannätets omfattning .....	18
	3.2.1 Det befintliga bannätet .....	18
	3.2.2 Anslutande bannät .....	18
3.3	Beskrivning av bannätet.....	18
	3.3.1 Geografisk beskrivning .....	18
	3.3.2 Bannätets egenskaper .....	22
	3.3.3 Systemen för trafikledning och kommunikation .....	22
3.4	Trafikrestriktioner .....	24



3.4.1	Särskild bankapacitet .....	24
3.4.2	Begränsningar som beror på miljöskydd .....	24
3.4.3	Farliga ämnen.....	24
3.4.4	Begränsningar som beror på tunnlar.....	24
3.4.5	Begränsningar som beror på broar .....	25
3.4.6	Övertunga transporter.....	25
3.5	Bannätets användbarhet.....	25
3.6	Stationerna för passagerartrafik .....	25
3.7	Godstrafikterminalerna .....	25
3.8	Tjänster som stöder järnvägstrafiken .....	25
3.8.1	Rangerbangårdar .....	25
3.8.2	Uppställningsspår .....	25
3.8.3	Service- och underhållstjänster .....	25
3.8.4	Bränsletankningsplatser .....	25
3.8.5	Tekniska anordningar .....	25
3.9	Utvecklingsplanerna för bannätet .....	26
4	<b>TILLDELNING AV BANKAPACITET .....</b>	<b>27</b>
4.1	Introduktion.....	27
4.2	Processbeskrivning.....	27
4.3	Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet .....	28
4.3.1	Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod .....	28
4.3.2	Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik.....	28
4.4	Tilldelning av bankapacitet .....	28
4.4.1	Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet .....	28
4.4.2	Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet.....	29
4.4.3	Överbelastad bankapacitet och därmed förknippad prioriteringsordning .....	29
4.5	Bankapacitet vid underhåll och banarbeten.....	31
4.6	Outnyttjad bankapacitet.....	31
4.7	Specialtransporter och farliga ämnen .....	31
4.8	Åtgärder i händelse av störningar .....	31
4.8.1	Principer .....	31
4.8.2	Instruktioner .....	32
4.8.3	Sannolika situationer.....	32
4.8.4	Osannolika situationer .....	32
5	<b>TJÄNSTER SOM TILLHANDAHÅLLS JÄRNVÄGSFÖRETAG .....</b>	<b>33</b>
5.1	Introduktion.....	33
5.2	Tjänster som Trafikverket erbjuder.....	33
5.3	Tjänster som erbjuds av andra .....	33
6	<b>BANAVGIFTEN .....</b>	<b>34</b>
6.1	Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar.....	34
6.2	Banavgiftssystemet .....	34
6.3	Banavgiftens storlek .....	34
6.4	Incitamentssystem för bästa möjliga utförande .....	34
6.5	Ändringar i banavgiften .....	34
6.6	Debitering av banavgiften .....	34

Index .....	35
-------------	----

## **Bilagor**

Bilaga 1	Infrastrukturregister .....	36
Bilaga 2	Register över järnvägens trafikplatser.....	41
Bilaga 3	Trafikeringsföreskrifter för passage av Torneå–Haparanda.....	90
Bilaga 4	Lastprofil .....	98
Bilaga 5	Normalsektionen för fria rummet .....	99
Bilaga 6	Banornas överbyggnadsklasser, EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck .....	100
Bilaga 7	Säkerhetssystemen .....	109
Bilaga 8	Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer.....	114
Bilaga 9	Maximal hastighet i tunnlar .....	115
Bilaga 10	Restriktioner till följd av broar .....	116
Bilaga 11	Större banarbeten och banarbeten som påverkar trafiken 2011 .....	117
Bilaga 12	Passagerarinformation på trafikplatserna på statens bannät....	120
Bilaga 13	GSM-R (RAIL) nätet .....	126
Bilaga 14	Övriga länders nätbeskrivningar .....	127



# 1 Allmänt

## 1.1 Introduktion

Beskrivningen av bannätet (nedan även nätbeskrivning) publiceras i enlighet med järnvägslagen (555/2006) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur samt utfärdande av säkerhetsintyg (det s.k. kapacitets- och banavgiftsdirektivet). Denna nätbeskrivning för tidtabellsperioden 2011 är den åttonde nätbeskrivningen som publicerats i Finland.

## 1.2 Syfte

I nätbeskrivningen beskrivs förutsättningarna för tillgång till bannätet, statens bannät, tilldelningen av infrastrukturkapacitet, vilka tjänster som skall tillhandahållas järnvägsföretagen samt på vilka grunder banavgiften bestäms. I nätbeskrivningen beskrivs detaljerat de allmänna bestämmelserna, tidsfristerna, tillvägagångssätten och grunderna för avgiftssystemen och beviljandet av bankapacitet.

Beskrivningen av bannätet publiceras separat för varje tidtabellsperiod för dem som ansöker om bankapacitet. Järnvägsföretagen kan ansöka om bankapacitet för internationell trafik som bedrivs inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt för inrikes godstrafik. Endast VR-Group Ab kan bedriva inrikes persontrafik och förbindelsetrafik till Ryssland på det finländska bannätet.

## 1.3 Rättslig grund

### Nuvarande lagstiftning

Trafikverket publicerar i enlighet med järnvägslagen uppgifter om bestämmelser som utfärdats i järnvägslagen, i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet och i lagen om banskatter samt uppgifter om bestämmelser och föreskrifter i lagar i anslutning till dessa ävensom uppgifter om övriga bestämmelser som berör:

- 1) rätten till tillgång till bannätet
- 2) grunderna för bestämmandet av banavgifter
- 3) ansökan om bankapacitet och tidsfrister i anslutning därtill
- 4) kraven på och godkännande av rullande järnvägsmateriel
- 5) övriga faktorer som ansluter sig till bedrivande av järnvägstrafik samt förutsättningarna för inledande av järnvägstrafik.

Trafikverket publicerar i nätbeskrivningen uppgifter om bannätets kvalitet och omfattning för varje tidtabellsperiod. Dessa uppgifter ingår i kapitel 3 i denna bannätsbeskrivning. I nätbeskrivningen offentliggörs även Trafikverkets föreskrifter om

- 1) särskild bankapacitet med stöd av järnvägslagen (punkt 3.4.1),
- 2) prioritetsarrangemang som skall tillämpas på överbelastad bankapacitet med stöd av järnvägslagen (punkt 4.4.3)
- 3) tröskelkvoterna för minimianvändning av bankapacitet på respektive järnvägslinjer i enlighet med järnvägslagen (punkt 4.6).

## 1.4 Juridisk status

### 1.4.1 Allmänt

Nätbeskrivningen är inte en föreskrift som Trafikverket utfärdat, utan ett dokument som innehåller information.

### 1.4.2 Giltighet

De uppgifter som publiceras i nätbeskrivningen påverkar inte de föreskrifter som Trafikverket eller Trafiksäkerhetsverket utfärdat. De uppgifter som gäller tredje part i nätbeskrivningen kan också ändras under tidtabellsperioden.

### 1.4.3 Förfarande vid ändringssökande

Enligt järnvägslagen är det möjligt att söka rättelse i Trafikverkets beslut hos regleringsorganet, som i Finland är Trafiksäkerhetsverket. Ändring i regleringsorganets beslut får sökas om beslutet gäller

- 1) prioritetsordningen i enskilda fall vid tilldelning av bankapacitet
- 2) debitering av banavgiften
- 3) tilldelning av bankapacitet
- 4) beviljande av brådsökande bankapacitet
- 5) beviljande av bevis om överensstämmelse eller granskningsbevis för det anmälda organet
- 6) avtal om utnyttjandet av bannätet.

Rättelseyrkandet skall tillställas Trafiksäkerhetsverket inom 30 dagar efter att sökanden fått del av beslutet. Regleringsorganet skall avgöra en rättelsebegäran inom två månader efter att sökanden har tillställt regleringsorganet alla behövliga uppgifter. När ett krav om rättelse gäller enskilda prioritetsordningar, tilldelning av bankapacitet och brådsökande bankapacitet skall ett beslut dock ges inom tio dagar efter att alla behövliga uppgifter tillställts.



## 1.5 Nätbeskrivningens struktur

Beskrivningen av bannätet är upplagd enligt de europeiska infrastrukturförvaltarnas organisations RailNetEuropes gemensamma struktur för bannätsbeskrivningar.

Nätbeskrivningen består av fem kapitel utöver detta. I det andra kapitlet behandlas förutsättningarna för tillträde till bannätet, i det tredje kapitlet bannätets egenskaper, i det fjärde kapitlet aspekter i samband med tilldelningen av bankapacitet, i det femte kapitlet tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag och i det sjätte kapitlet banavgiften och grunderna för bestämningen av den. I nätbeskrivningens bilagor ges en närmare beskrivning av bannätets egenskaper och trafikeringen.

## 1.6 Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering

### 1.6.1 Giltighetstid

En nätbeskrivning gäller för en tidtabellsperiod i sänder och den publiceras fyra månader före tidsfristen för inlämningen av ansökningarna om bankapacitet går ut, dvs. 12 månader innan övergången till ny tidtabellsperiod. Denna beskrivning av bannätet är avsedd för tidtabellsperioden 2011, dvs. tidtabellsperioden 12.12.2010–10.12.2011. Nätbeskrivningen för tidtabellsperioden 2012 publiceras senast den 10.12.2010.

### 1.6.2 Uppdatering

Om uppgifterna i nätbeskrivningens kapitel 1.3 ändras, publicerar Trafikverket de nya uppgifterna bland sina föreskrifter.

I nätbeskrivningens bilaga 11 presenteras en uppskattning över de banarbeten som utförs under tidtabellsperioden 2011 och som eventuellt påverkar trafiken. Arbetsprogrammet, avpassningen av arbetstidtabellerna och de nödvändiga banarbetena ändras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. Trafikverket publicerar en förteckning över banarbetena och uppdaterar den på sin webbplats.

På grund av de strukturella ändringar inom myndigheterna som omnämns i förordet kan det förekomma ändringar i texten och i bilagorna till nätbeskrivningen efter att den tryckta versionen publicerats. Uppdateringarna publiceras i Trafikverkets föreskriftssamling och på webbsidorna Beskrivning av bannätet.

## 1.7 Publicering

Bannätsbeskrivningen publiceras på tre språk: finska, svenska och engelska. Om språkversionerna avviker från varandra, gäller den finskspråkiga versionen. Den finskspråkiga versionen av nätbeskrivningen finns att tillgå på Trafikverket i tryckt form och alla språkversioner finns i pdf-format på Trafikverkets webbplats.

De långsiktigare utvecklingsplanerna för bannätet för åren 2011–2014 framgår av Trafikverkets ekonomi- och verksamhetsplan. Statistikuppgifter för bannätet och järnvägstrafiken finns i Finlands järnvägsstatistik som Trafikverket publicerar varje år.

## 1.8 Kontaktuppgifter

Den information som presenteras i detta kapitel gällande Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket kan komma att ändras efter att Nätbeskrivningen publicerats. Uppdaterad information finns på båda ämbetsverkens webbplatser samt under Nätbeskrivning 2010 och 2011.

### Trafikverket

Trafikverket är ett ämbetsverk som lyder under kommunikationsministeriet och som ansvarar för att upprätthålla och utveckla statens bannät, bevilja bankapacitet, leda samt styra trafiken. Trafikverket ansvarar också för underhållet av landsvägarna samt för att utveckla och trygga verksamhetsförutsättningarna för handelssjöfarten och annan sjötrafik.

Trafikverket på Internet: **[www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi)**

I frågor som gäller marknadsintroduktion och järnvägstrafik kan man ta kontakt per e-post på adressen: **[oss@liikennevirasto.fi](mailto:oss@liikennevirasto.fi)**.

Mer information på Trafikverkets webbplats.

### Kommunikationsministeriet

**PB 31 (Universitetsgatan 5)**  
**FI-00023 Statsrådet**

**Telefon: +358 9 160 02**  
**Fax: +358 9 160 28596**  
**E-post: [kirjaamo@mintc.fi](mailto:kirjaamo@mintc.fi)**  
**Internet: <http://www.mintc.fi>**



# Trafikverkets organisation

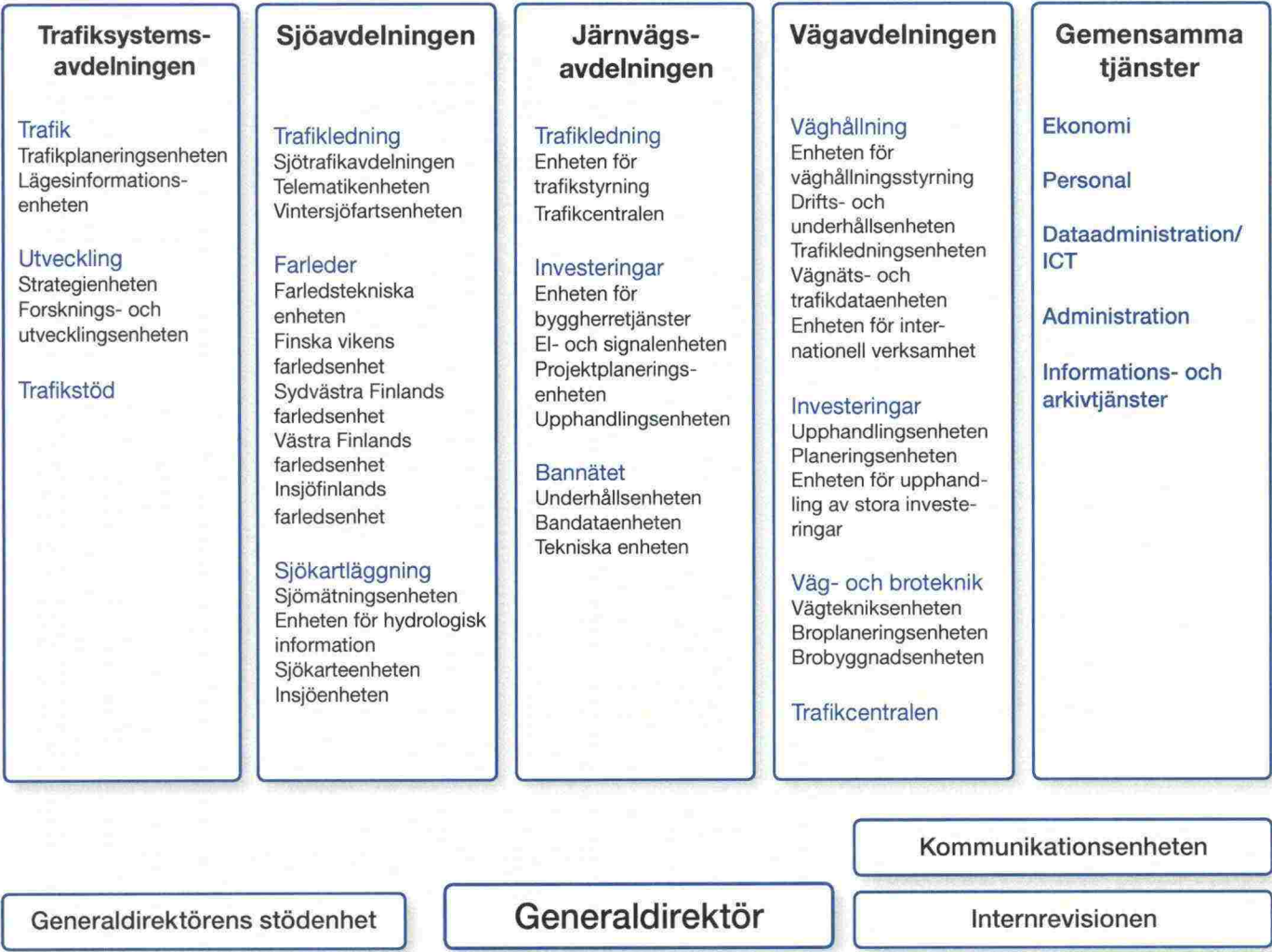


Bild 1. Schema över Trafikverkets organisation.

## Trafiksäkerhetsverket

Trafiksäkerhetsverket har som uppgift att övervaka och utveckla järnvägstrafikens säkerhet, ge anvisningar och bestämmelser gällande flygsäkerhet och säkerhet inom luftfart samt främja trafiksäkerheten på landsvägarna och informationstjänster för vägtrafiken. Trafiksäkerhetsverket ansvarar dessutom för säkerhetsfrågor inom handelssjöfart och annan sjötrafik.

Trafiksäkerhetsverket  
Internet: <http://www.trafi.fi>

## Konkurrensverket

Konkurrensverket lyder under handels- och industriministeriet. Dess verksamhetsidé är att trygga en sund och fungerande ekonomisk konkurrens samt att öka den ekonomiska effektiviteten genom att främja konkurrensen och undanröja hinder för den.

PB 332 (Långbrokajen 3 A)  
FI-00531 Helsingfors  
  
Telefon: +358 9 731 41  
Fax: +358 9 7314 3328  
E-post: [kirjaamo@kilpailuvirasto.fi](mailto:kirjaamo@kilpailuvirasto.fi)  
Internet: <http://www.kilpailuvirasto.fi>

# Trafiksäkerhetsverkets organisation

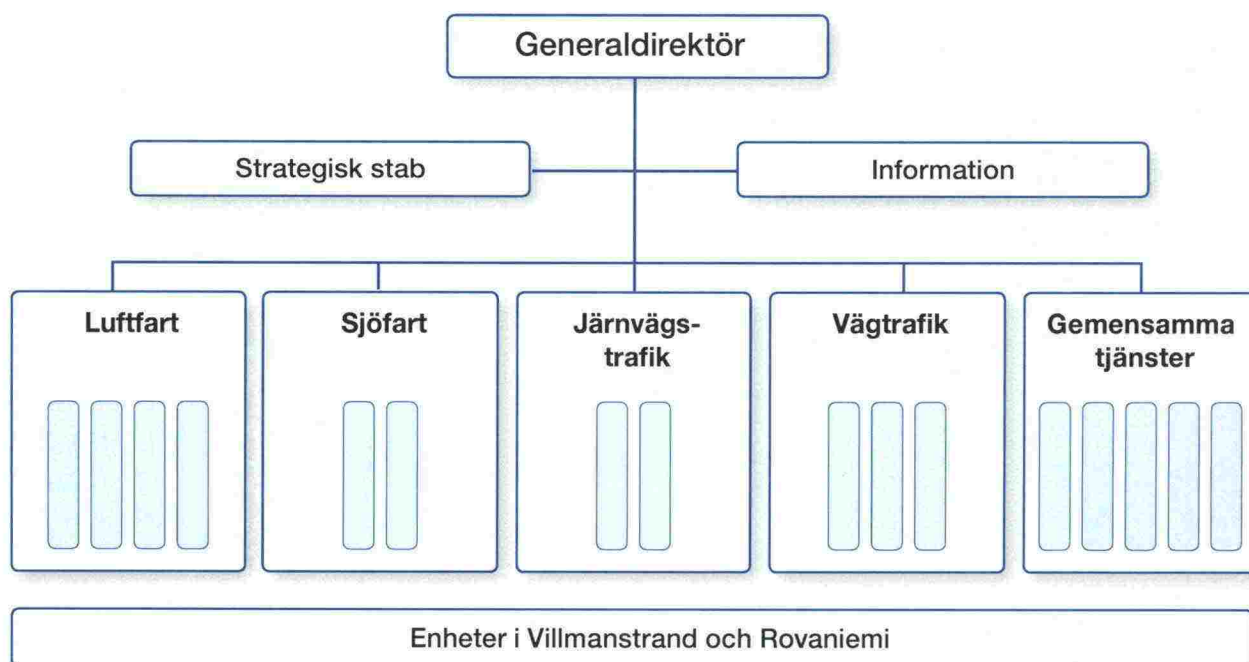


Bild 2. Schema över Trafiksäkerhetsverkets organisation.

## 1.9 RailNetEurope - Samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna

I januari 2004 grundade förvaltarna av det europeiska bannätet en gemensam organisation för att utveckla den europeiska järnvägsinfrastrukturen och affärsverksamheten i anslutning till den. RailNetEurope eller RNE är en förening vars syfte är att främja den internationella trafiken på de europeiska järnvägarna samt att sälja och marknadsföra den bankapacitet som medlemmarna förvaltar.

I stället för att de europeiska banförvaltarna samarbetar bi- eller multilateralt grundades en organisation, RNE, för att representera alla medlemmar ur ett europeiskt perspektiv. Föreningens syfte är att harmonisera bestämmelser och utveckla den europeiska järnvägstrafiken för att på så sätt gynna alla medlemmar.

RNE har 34 medlemmar som antingen är delägare, fullvärdiga medlemmar eller associerade medlemmar. RNE:s medlemmar förvaltar sammanlagt 230 000 kilometer järnvägsnät. Även färjtrafiken företräds, vilket minskar hindren för den internationella järnvägstrafiken. RNE:s huvudsakliga målgrupp utgörs av kunder som idkar internationell affärsverksamhet. Banförvaltarna inom RNE har sammanlagt 120 företag som bedriver internationell järnvägstrafik och över 300 företag som bedriver nationell järnvägstrafik som sina kunder.

RNE:s medlemmar har bildat nätverket One Stop Shops (OSS), som erbjuder sina kunder en gemensam kontaktpunkt för service. När det gäller ansökningar om internationella järnvägslinjer räcker det att järnvägsföretaget kontaktar den OSS-kontaktperson som samordnar den aktuella internationella järnvägslinjen.

### One Stop Shop:

- Erbjuder kunden information om de tjänster som tillhandahålls av bannätsförvaltarna.
- Tillställer de uppgifter som behövs för tillträde till RNE-medlemmarnas bannät.
- Behandlar ansökningarna om internationella järnvägslinjer på RNE-området.
- Säkerställer att den följande tidtabellsperiodens järnvägslinjer har beaktats som sig bör i det årliga tidtabellssamarbetet.
- Gör förslag till internationella järnvägslinjer.

Varje OSS-kontaktperson hör till ett internationellt nätverk, som har som mål att underlätta kundens tillträde till bannätet. OSS informerar kunderna även om banavgifterna och tågrörelserna. OSS erbjuder kunden med hjälp av en kontaktperson sakkunnig service över gränserna, mellan fyra ögon, konfidentiellt, opartiskt och icke-diskriminerande. Kontaktuppgifterna till OSS-personer vid utländska infraförvaltare finns på RailNetEuropes Internetsidor <http://www.railneteurope.com>.



## Medlemmar i RailNetEurope är:

- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) (Spanien)
- Banedanmark (Danmark)
- Banverket (Sverige)
- BLS AG (BLS) (Schweiz)
- Communauté de Transports – Accès Réseau (Luxemburg)
- Compania Națională de Căi Ferate SA(CFR) (Rumänien)
- DB Netz AG (Tyskland)
- Eurotunnel (Frankrike / England)
- HZ Infrastructura d.o.o. (Kroatien)
- Infrabel (Belgien)
- Jernbaneverket (JBV) (Norge)
- MÁV Magyar Államvasutak Zrt (MAV) (Ungern)
- National Manager of Railway Infrastructure (EDISY S.A.)(Grekland)
- National Railway Infrastructure Company (NRIC) (Bulgarien)
- Network Rail (Storbritannien)
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK) (Polen)
- ProRail B.V. (Nederländerna)
- Public Agency for Rail Transport of RS (ŽP) (Slovenien)
- Raaberbahn AG/GYSEV Zrt. (GYSEV/Raaberbahn) (GYSEV/Raaberbahn) (Österrike / Ungern)
- Rede Ferroviária Nacional E.P.E. (REFER) (Portugal)
- Réseau Ferré de France (RFF) (Frankrike)
- Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) (Italien)
- Scandlines Deutschland GmbH (Tyskland / Sverige)
- Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) (Frankrike)
- Správa Železniční dopravní cesty (CD) / SZCD) (Tjeckien)
- Swiss Federal Railways SBB-Infrastructure (SBB CFF FFS) (Schweiz)
- Swiss Train Paths Ltd. (Trasse) (Schweiz)
- Slovenske železnice d.o.o. (SZ) (Slovenien)
- Trafikverket (Finland)
- TP Ferro Concesionaria SA (Spanien / Frankrike)
- Vasúti Pályakapacitás-csökkentő Kft. (VPE) (Ungern)
- Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) (Slovakien)
- ÖBB Infrastruktur Betrieb AG (Österrike).

## Övriga länders nätbeskrivningar

Internet-adresserna till och namnen på nätbeskrivningarna som infrastrukturförvaltarna i andra länder publicerar finns i bilaga 14.



## 1.10 Definitioner, märkningar och förkortningar

- **Banhållning** avser byggande, underhåll och utveckling av banan och därtill hörande byggnader, konstruktioner och anläggningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.
- **Bankapacitet** avser den förmåga att förmedla tågtrafik under en viss period som en järnvägslinje har vilken följer av bannätets egenskaper samt avser en viss period, dock inte i fråga om tågtrafik som har direkt samband med banhållningen.
- **I Systemet för förhandsinformation (ETJ)** upprätthålls förhandsplanerna för banarbetet samt information om ändringar som påverkar trafiken, vilka i annat fall skulle meddelas av trafikledningen.
- **Järnvägsföretag** avser ett bolag eller någon annan sammanslutning av privaträttslig art som med stöd av koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som sin huvudsakliga verksamhet bedriver järnvägstrafik och som förfogar över den rullande materiel som behövs för bedrivandet av trafiken. Som järnvägsföretag betraktas också sammanslutningar som endast tillhandahåller dragkraft.
- **LIMO** avser Trafiksäkerhetsverkets bestämmelser och anvisningar beträffande rörlig materiel.
- **Museitrafik** avser sådan mindre omfattande trafik som en sammanslutning utan vinstsyfte bedriver på bannätet med museimateriel. Med museimateriel avses materiel som i Trafiksäkerhetsverkets materielregister registrerats som museimateriel.
- **Privat spåranläggning** avser annan än statsägd spåranläggning, vilken är ansluten till bannätet i enlighet med tillståndet för anslutning av privat spåranläggning till bannätet. Anslutningstillståndet beviljas av Trafikverket.
- **RATO** avser bantekniska anvisningar, vilka innefattar basuppgifter om planering, granskning och underhåll av banan och bananläggningarna. RATO publiceras av Trafikverket.
- **Samordning** avser det förfarande som används då det organ som svarar för beviljandet av bankapacitet och sökanden försöker avgöra situationer där ansökningar konkurrerar om samma bankapacitet.
- **Tekniska beskrivning av bannätet** är en beskrivning av bannätets tekniska egenskaper. Uppgifterna som publiceras i beskrivningen är uppdaterade på publiceringsdagen och beskriver nuläget. Tekniska beskrivningen av bannätet publiceras minst två gånger om året, i början av juni och i början av december, på Trafikverkets webbplats.

- **Trafikledning** innebär säkring av trafiken på järnvägssträckorna. Utöver säkringen av färdvägarna innefattar trafikledningen även beviljande av tillstånd och meddelanden som är nödvändiga i trafiken. Trafikledningen inbegriper även säkringen av banarbetsplatserna, beviljande av tillstånd för banarbete och mottagande av meddelande om att arbetet avslutats. I enlighet med trafikens omfattning, behov och säkerhetsanläggningarnas struktur, kan även ställverks- eller växelkarl, ledare för växlingsarbete, förare, person som svarar för ett arbetes trafiksäkerhet eller annan person som anses nödvändig, delta i trafikledningen motsvarande sin kompetens.
- **TURO** avser säkerhetsanvisningar för banhållningen. Trafikverket publicerar anvisningarna på sin webbplats.
- **Utövande av järnvägstrafik** innebär järnvägsföretags trafik samt museitrafik på bannätet.

Fler specifika definitioner finns i RATO (Bantekniska anvisningar).



## 2 Förutsättningarna för tillträde till bannätet

### 2.1 Introduktion

I detta kapitel beskrivs förutsättningarna för tillträde till bannätet. Förutsättningar för utövande av trafik är en koncession, säkerhetsintyg eller trafiktillstånd för museitrafikoperatörer, beviljad bankkapacitet och avtal för användning av bannätet. I detta kapitel beskrivs dessutom bl.a. förfarandet för godkännande av rullande materiel samt vilka krav som ställs på personal inom trafiksäkerheten.

### 2.2 Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet

Den rättsliga grunden för tillträde till bannätet beskrivs i järnvägslagen (555/2006). På statens bannät skall Trafiksäkerhetsverkets och Trafikverkets föreskrifter följas. Information om vilka av Trafiksäkerhetsverkets och Trafikverkets föreskrifter som är i kraft finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex, <http://www.finlex.fi>.

I statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (750/2006), föreskrivs bl.a. om de väsentliga krav som gäller järnvägssystemet. Separata bestämmelser kan utfärdas som komplement till de väsentliga kraven.

För tågtrafiken skall användas ATP-utrustning eller för trafikering som utförs utan ATP-utrustning skall finnas undantagstillstånd enligt järnvägslagens (555/2006) 28 § 5 moment. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja undantagstillstånd om järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. I fall som gäller användningen av ATP-utrustning kan undantagstillstånd beviljas för viss tid om det gäller ett extraordinärt eller tillfälligt trafikeringsbehov eller om ATP-utrustning eller reservdelar för denna inte finns att tillgå. Undantagstillstånd beviljas inte för tågenhet eller lok som används i passagerartåg eller kommersiell godstrafik som inte direkt anknyter till banhållning. Materiel som endast används för växlingsarbete behöver inte ha ATP-utrustning. Museimateriel kan trafikera på en del av bannätet utan ATP-utrustning. I Trafiksäkerhetsverkets bestämmelse (RVI/295/411/2008) om museitrafik finns de banavsnitt uppräknade där ATP-utrustning är obligatorisk. Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller närmare information.

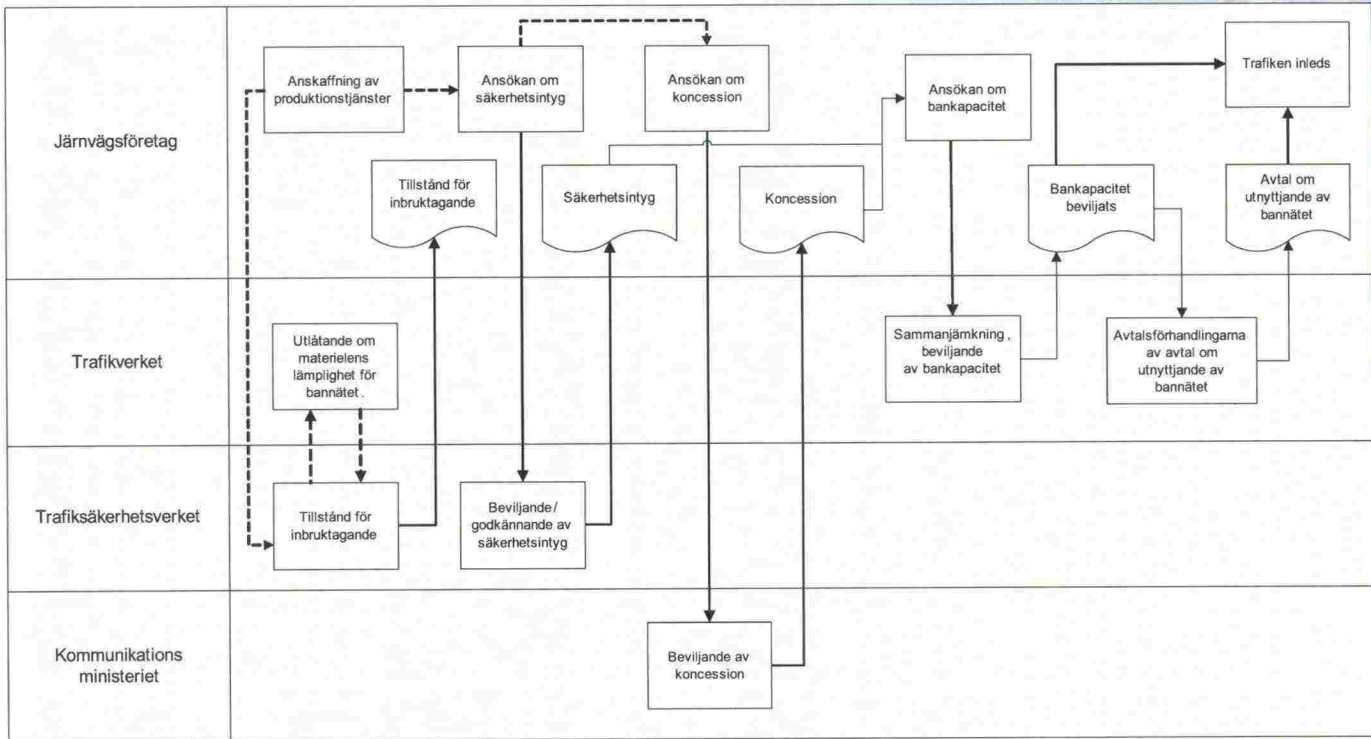


Bild 2. De olika skedena för tillträde till marknaden.

## 2.2.1 Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik

För utövande av järnvägstrafik på statens bannät skall järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag uppfylla följande villkor:

- 1) Järnvägsföretaget eller den internationella sammanslutningen av järnvägsföretag skall ha ett i järnvägslagen avsett eller motsvarande järnvägsföretags tillstånd som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om det inte är fråga om sådan museitrafik som avses i järnvägslagen.
- 2) Trafikoperatören skall ha ett i järnvägslagen avsett, av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt säkerhetsintyg som täcker alla de järnvägslinjer på vilka trafiken skall bedrivas.
- 3) Trafikoperatören har för sin trafik beviljats sådan bankapacitet som han behöver för sin trafik.
- 4) Trafikoperatören skall ingå ett avtal med Trafikverket om utnyttjande av tjänster av central betydelse vid utövningen av järnvägstrafik.
- 5) De villkor för järnvägstrafik som ställs i järnvägslagen skall i övrigt uppfyllas.

Förutsättningarna för tillträde till bannätet och de olika skedena för inträde på marknaden har framställts i form av ett processdiagram i bild 2.

### Museitrafik

Kraven i nätbeskrivningen gäller även museitrafik, med undantag av koncessionen. För museitrafikoperatörer krävs ett trafiktillstånd som beviljas av Trafiksäkerhetsverket, vilket motsvarar järnvägsföretagens säkerhetsintyg. Trafiktillståndet beviljas efter ansökan för högst fem år i taget. För att trafiktillstånd skall beviljas krävs det att museitrafikoperatören har tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring och riskhanteringssystem, dess materiel har godkänts av Trafiksäkerhetsverket och att personalen som sköter trafikeringen har den behörighet som krävs för arbetet.

Bankapacitet för museitrafik ansöks endast som brådsökande bankapacitet. Trafikverket har utfärdat en föreskrift för operatörer av museitrafik som gäller handläggningen av ärenden för tillträde till bannätet och trafikering.

För tågtrafiken skall användas ATP-utrustning eller för trafikering som utförs utan ATP-utrustning skall finnas undantagstillstånd enligt järnvägsagens (555/2006) 28 § 5 moment. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja undantagstillstånd om järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. I fall som gäller användningen av ATP-utrustning kan undantagstillstånd beviljas för viss tid om det gäller ett extraordinärt eller tillfälligt trafikeringsbehov eller om ATP-utrustning eller reservdelar för denna inte finns att tillgå. Undantagstillstånd beviljas inte för tågenhet eller lok som används i passagerartåg eller kommersiell godstrafik som inte direkt anknyter till banhållning. Materiel som endast används för växlingsarbete behöver inte ha ATP-utrustning. Museummateriel kan trafikera på en del av bannätet utan ATP-utrustning. I Trafiksäkerhetsverkets bestämmelse om museitrafik (RVI/295/411/2008) finns de banavsnitt uppräknade där ATP-utrustning är obligatorisk. Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller närmare information.

## 2.2.2 Allmänna förutsättningar för utnyttjande av bannätet

Följande järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag kan använda statens bannät för utövande av järnvägstrafik:

- 1) ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag som avses i järnvägslagen och som bedriver internationell järnvägstrafik mellan länderna inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller inrikes godstrafik
- 2) ett järnvägsföretag som är dotterbolag till ett sådant aktiebolag som avses i lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag (20/1995) har rätt att bedriva inhemsk persontrafik samt samtrafik på järnväg mellan Finland och Ryssland

Dessa järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag (senare järnvägsföretag) har rätt att utnyttja bannätet i enlighet med järnvägslagen och Trafikverkets trafikplatser för den trafik som de bedriver enligt separat avtalade villkor (avtal om utnyttjande av bannätet). Också andra företag eller sammanslutningar får utnyttja en enskild trafikplats på bannätet för järnvägstrafik under förutsättning att trafikeringen betjänar en privat spåranläggning med anslutning till trafikplatsen och att ett avtal om trafikering har ingåtts med Trafikverket.



### 2.2.3 Koncession för järnvägsföretag

Kommunikationsministeriet beviljar en sökande som etablerat sig i Finland koncession för utövande av järnvägstrafik. Den beviljade koncessionen är i kraft tills vidare, och ministeriet ser över koncessionen och dess villkor vart femte år. En koncession som beviljats i en stat som hör till det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller på Europas hela ekonomiska samarbetsområde. Koncession som beviljats annorstädes skall tillställas kommunikationsministeriet för kännedom.

För att ett företag skall beviljas koncession krävs det att företaget bedriver järnvägstrafik som huvudsyssla, att företaget har ett av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt säkerhetsintyg, att företaget är tillräckligt solitt och att företaget har en kompetent ledning och tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring. Koncessionsansökan tillställs kommunikationsministeriet.

### 2.2.4 Säkerhetsintyg

Säkerhetsintyget beviljas av en nationell säkerhetsmyndighet. I Finland beviljas säkerhetsintygen av Trafiksäkerhetsverket.

Om järnvägsföretaget har beviljats säkerhetsintygets del A i något annat land som ingår i det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet skall det ansöka om säkerhetsintygets B-del av Trafiksäkerhetsverket innan det kan börja utöva järnvägstrafik eller banhållning i Finland.

Säkerhetsintyget beviljas eller godkänns för högst fem år i taget. När säkerhetsintygets giltighetstid löpt ut skall företaget ansöka om nytt säkerhetsintyg.

Säkerhetsintyget omfattar två delar. Med A-delen godkänns säkerhetsledningssystemet och med B-delen de dokument och arrangemang som innehavaren av säkerhetsintyget tillställt för att uppfylla stadgade förutsättningar. Med säkerhetsintyget försäkras att sökanden uppfyller de säkerhetskrav som ställs på verksamheten och att företaget har förutsättningar att verka på ett säkert sätt på bannätet. Dessa krav har framställts i järnvägslagen. Säkerhetsintyget kan även i övrigt innehålla villkor beträffande järnvägstrafikens säkerhet, som grundar sig på säkerställande av järnvägstrafiken med beaktande av karaktären och omfattningen av den järnvägstrafik som sökanden bedriver. Dessa krav har specificerats och förklarats i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift avseende ansökan om säkerhetsintyg.

Trafiksäkerhetsverket kräver uppgifter om följande ärenden:

- sökanden har ett kravenligt säkerhetsledningssystem
- sökanden påvisar att han uppfyller de regler och bestämmelser som gäller användningen av bannätet och som rör den del av bannätet där sökanden avser bedriva trafik eller trafikera och sökanden påvisar att han kan säkerställa att stadgandena och bestämmelserna följs
- sökanden påvisar att hans personalgrupper och underentreprenörers personalgrupper är utbildade och kompetenta till sina uppgifter i enlighet med vederbörliga bestämmelser [som gäller nätet];
- sökanden påvisar att hans rörliga materiel är sakenlig enligt bestämmelser [som gäller nätet] och att service och underhåll av hans rörliga materiel har ordnats på vederbörligt sätt.

Trafiksäkerhetsverket har utfärdat en föreskrift för ansökan av säkerhetsintyg. Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller blanketter med vilka man kan ansöka om säkerhetsintyg. En skriftlig ansökan inkl. bilagor levereras till Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket behandlar ansökan och ber vid behov kompletterande utredningar av sökanden. Trafiksäkerhetsverket avgör om säkerhetsintyget skall beviljas eller godkännas inom fyra månader räknat från det att sökanden har levererat de uppgifter som behövs för avgörandet. Ärendet måste dock avgöras inom ett år från att ansökan lämnats även om alla nödvändiga uppgifter inte skulle ha levererats. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja eller godkänna ett säkerhetsintyg som omfattar statens hela bannät eller enskilda järnvägsrutter. Verket kan revidera ett säkerhetsintyg eller dess del om stadgandena eller bestämmelserna som rör järnvägssystemets säkerhet ändras avsevärt. Om innehavaren av säkerhetsintyg ändrar karaktären eller omfattningen av sin verksamhet märkbart, skall han ansöka om att säkerhetsintyget godkänns på nytt till den del ändringen påverkar förutsättningarna för säkerhetsintyget.

### 2.2.5 Försäkringar

En operatör inom järnvägstrafiken skall ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller motsvarande ifall operatören orsakar annan skada som operatören ansvarar för utgående från lag eller avtal. När man bedömer om en försäkring eller motsvarande arrangemang är tillräckligt omfattande skall man beakta verksamhetens karaktär och omfattning samt riskerna i samband med den. Försäkringen eller motsvarande arrangemang skall vara i kraft hela den tid som järnvägstrafik bedrivs.

## 2.3 Ansökan om bankapacitet

Ansökan om bankapacitet förutsätter att järnvägsföretaget uppfyller följande krav:

- Järnvägsföretaget har en koncession enligt järnvägslagen eller motsvarande som beviljats inom Europas ekonomiska samarbetsområde, förutom om det gäller sådan museitrafik som avses i järnvägslagen.
- Järnvägsföretaget har en koncession enligt järnvägslagen som täcker alla de rutter på vilka man har för avsikt att bedriva trafik.

Anvisningar för ansökan om bankapacitet och hur detta beviljas framförs i kapitel 4 i bannätsbeskrivningen.

## 2.4 Övriga villkor för tillträde till bannätet

### 2.4.1 Ramavtal

Trafikverket kan med den som ansöker om bankapacitet ingå ett ramavtal om utnyttjande av bankapacitet, där särdragen i den bankapacitet som sökanden behöver definieras. Ramavtalet berättigar emellertid inte sökanden till i avtalet angiven bankapacitet.

Järnvägsföretaget bör ansöka om bankapacitet enligt ramavtalet för varje tidtabellsperiod. Trafikverket beviljar även i ramavtalet angiven bankapacitet på ansökan genom förfarande som anges i järnvägslagen. På motsvarande sätt ingås avtal om utnyttjande av bannätet för varje tidtabellsperiod utan hänsyn till ramavtalet. Ramavtalet begränsar dock inte tillämpningen av bestämmelserna i järnvägslagen på andra som ansöker om bankapacitet.

Ett ramavtal ingås för högst fem år. Trafikverket kan dock av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för avtal som ingås för längre tid än fem år kan dock endast utgöras av avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker samt synnerligen vägande skäl som baserar sig på avtalspartens omfattande och långsiktiga investeringar och de avtalsförpliktelser som ingår i sådan verksamhet.

### 2.4.2 Avtal om utnyttjande av bannätet

Järnvägsföretaget och museitrafikoperatören skall ingå ett avtal med Trafikverket om utnyttjande av bannätet (s.k. *access contract*) avseende användningen av statens bannät och centrala tjänster i anslutning till järnvägstrafiken. Dylika tjänster är utnyttjandet av rangerbangårdar, uppställningsspår och övriga spår samt användningen av trafikledningstjänster. Parterna kan även ingå avtal om övriga nödvändiga praktiska arrangemang vid utövandet av järnvägstrafik.

Trafikoperatören skall kontakta Trafikverket för beredning av koncession och för avtalsförhandlingar i ett så tidigt skede som möjligt, helst redan före ansökan om bankapacitet. Trafikverket ingår avtal om utnyttjande av bannätet med trafikoperatören med beaktande av karaktären och omfattningen av den bankapacitet som beviljats operatören. Avtalet om utnyttjande av bannätet görs separat för varje tidtabellsperiod, och det kan ändras om beslut som fattats under tidtabellsperioden avseende fördelningen av bankapacitet förutsätter det eller övriga exempelvis faktorer i anslutning till bannätets skick eller tillgänglighet kräver det. Avtal kan ingås när alla villkor för utövande av järnvägstrafik i enlighet med järnvägslagen uppfylls. Trafikeringen på statens bannät kan inledas efter att avtalet ingåtts.

## 2.5 Föreskrifterna avseende trafikering

Trafikverkets anvisningar avseende trafikering finns på deras och Järnvägsverkets Internetsidor och föreskrifterna på Statens författningssamling Finlex' myndighetssidor.

## 2.6 Specialtransporter

Begränsningar som gäller specialtransporter behandlas i kapitel 3.4 Trafikbegränsningar och i bilaga 6. Föreskrifter avseende järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex och på Trafiksäkerhetsverkets Internetsidor. De övriga anvisningarna finns på Trafikverkets Internetsidor.

Tillstånd för specialtransporter beviljas av Trafikcentralen på Trafikverket. Ytterligare information i bilaga 6.

## 2.7 Transport av farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3. Föreskrifter beträffande järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex och på Trafiksäkerhetsverkets Internetsidor. De övriga anvisningarna finns på Trafikverkets Internetsidor.



## 2.8 Godkännande av rullande järnvägsmateriel

För ibruktagande av rullande materiel krävs att Trafiksäkerhetsverket beviljar ett tillstånd för ibruktagande. Tillstånd för ibruktagande kan beviljas rullande materiel som uppfyller kraven i gällande lagstiftning i Finland.

Kraven baserar sig på Europeiska gemenskapens rättsenliga driftskompatibilitetskrav, och Trafiksäkerhetsverket har givit noggrannare instruktioner som kompletterar dem. Kravenligheten kan bevisas med en EG-kontrollförklaring eller motsvarande förklaring som beviljats inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. För att fastställa eventuella begränsningar innan tillståndet beviljas begär Trafiksäkerhetsverket Trafikverket om ett utlåtande beträffande materieltypens eller materielenhetens lämplighet för bannätet.

För att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera rullande materiel upprätthåller Trafiksäkerhetsverket ett register med hjälp av vilket man övervakar den rullande materiels skick och trafiksäkerhet. Den rullande materielen registreras i Trafiksäkerhetsverkets register om den beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland. I registret antecknas även sådan rullande materiel som används på statens bannät, som beviljats tillstånd för ibruktagande i en stat inom eller utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I registret antecknas även rullande materiel som används på privata spår.

Trafiksäkerhetsverket kan även registrera rörlig materiel för viss tid. Också sådan rörlig materiel som har beviljats tillstånd för ibruktagande i annan stat kan registreras för viss tid om den har beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland och den endast tillfälligt används på statens bannät.

I registret för rörlig materiel skall antecknas uppgifter om rörliga materiels ägare, innehavare och hyrestagare. Om övriga uppgifter som antecknas i registret för rörlig materiel fastställs i förordning av statsrådet.

När det gäller den rörliga materiel som används i den gemensamma järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland skall i registret antecknas uppgifter om fordonets ägare eller hyrestagare, eventuella begränsningar i användningen av fordonet samt uppgifter om fordonets serviceprogram med väsentlig betydelse för säkerheten.

Trafiksäkerhetsverket delger närmare information om krav och andra frågor med anknytning till materiel.

Rörlig materiel, som endast används för banarbete, godkänns av Trafikverket från och med 1.1.2010. Om materielen i något skede används som tåg, godkänns materielen av Trafiksäkerhetsverket.

## 2.9 Kompetensen hos personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter

Personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter skall ha ett sådant hälsotillstånd, sådan utbildning och kompetens som krävs för tillbörlig skötsel av uppgifterna. Behörigheten regleras närmare i lagen om järnvägssystemets trafiksäkerhetsuppgifter som trädde i kraft 1.1.2005. Personer som sköter dessa uppgifter skall även uppfylla de hälso-, utbildnings- och andra lämplighetskrav som ställs i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Lämplighetskraven varierar beroende på uppgifterna.

För att ett säkerhetsintyg skall beviljas eller godkännas skall järnvägsoperatören tillställa Trafiksäkerhetsverket uppgifter om kompetensen hos de personer som arbetar inom trafiksäkerhetsuppgifter. Museitrafikoperatörer skall tillställa Trafiksäkerhetsverket motsvarande uppgifter för att beviljas trafikstillstånd. Trafiksäkerhetsverket kan i samband med beviljandet av säkerhetsintyg eller trafikstillstånd även undersöka närmare om en person eller grupp av personer som är anställd av eller arbetar tillsammans med järnvägsoperatören (entreprenören) uppfyller de vederbörliga kompetenskraven.



## 3 Bannätet

### 3.1 Introduktion

Med bannätet avses statens bannät som förvaltas av Trafikverket. Trafikverkets banhållning inkluderar byggandet och underhållet av banan och därtill hörande byggnader, anläggningar och anordningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.

### 3.2 Bannätets omfattning

#### 3.2.1 Det befintliga bannätet

Järnvägslinjerna i statens bannät har framställts på kartan över statens bannät i början av tidtabellsperioden 2011 (bild 3) och i infrastrukturregistret (bilaga 1).

Följande banavsnitt är avstängda för trafik:

- Kankaanpää–Niinisalo
- Kihniö–Aitoneva
- Pesiökylä–Taivalkoski
- Kolari–Äkäsjoki
- Niesa–Rautuvaara.

Underhållet upphört tills vidare:

- Lautiosaari – Elijärvi
- Kiukainen–Säkylä

Eventuella ändringar meddelas på Trafikverkets webbplats.

#### 3.2.2 Anslutande bannät

Från Finland går en järnvägsbana till Sverige via Torneå. Huvuddragen i trafikskötseln av banavsnittet Torneå–Haparanda beskrivs i bilaga 3. I Sverige är Banverket förvaltare av infrastrukturen.

Bilaga 3 uppdateras. Den uppdaterade bilagan publiceras på webbsidorna Beskrivning av bannätet och i Finlex.

Finland har järnvägsförbindelser till Ryssland via Vainikkala, Imatrankoski, Niirala och Vartius. Järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland regleras i samtrafikavtalet om järnvägstrafik länderna emellan. Rysslandstrafiken utgör inte en del av den internationella trafiken inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Endast VR-Group Ab har tillträde till det finska bannätet i samtrafiken med Ryssland.

### 3.3 Beskrivning av bannätet

#### 3.3.1 Geografisk beskrivning

##### 3.3.1.1 Järnvägslinjerna

De befintliga järnvägslinjerna finns på bild 3 (kartan över bannätet) samt i infrastrukturregistret, bilaga 1.

##### 3.3.1.2 Spårvidden

Den nominella spårvidden som används på bannätet är 1524 mm. De av hastigheten beroende gränsvärdena för spårvidden presenteras i del 13 "kontroll av banan" i publikationen Bantekniska anvisningar (RATO).

##### 3.3.1.3 Stationer och trafikplatser

Trafikplatserna på statens bannät har återgetts på bild 4 (järnvägstrafikplatserna) och i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser).

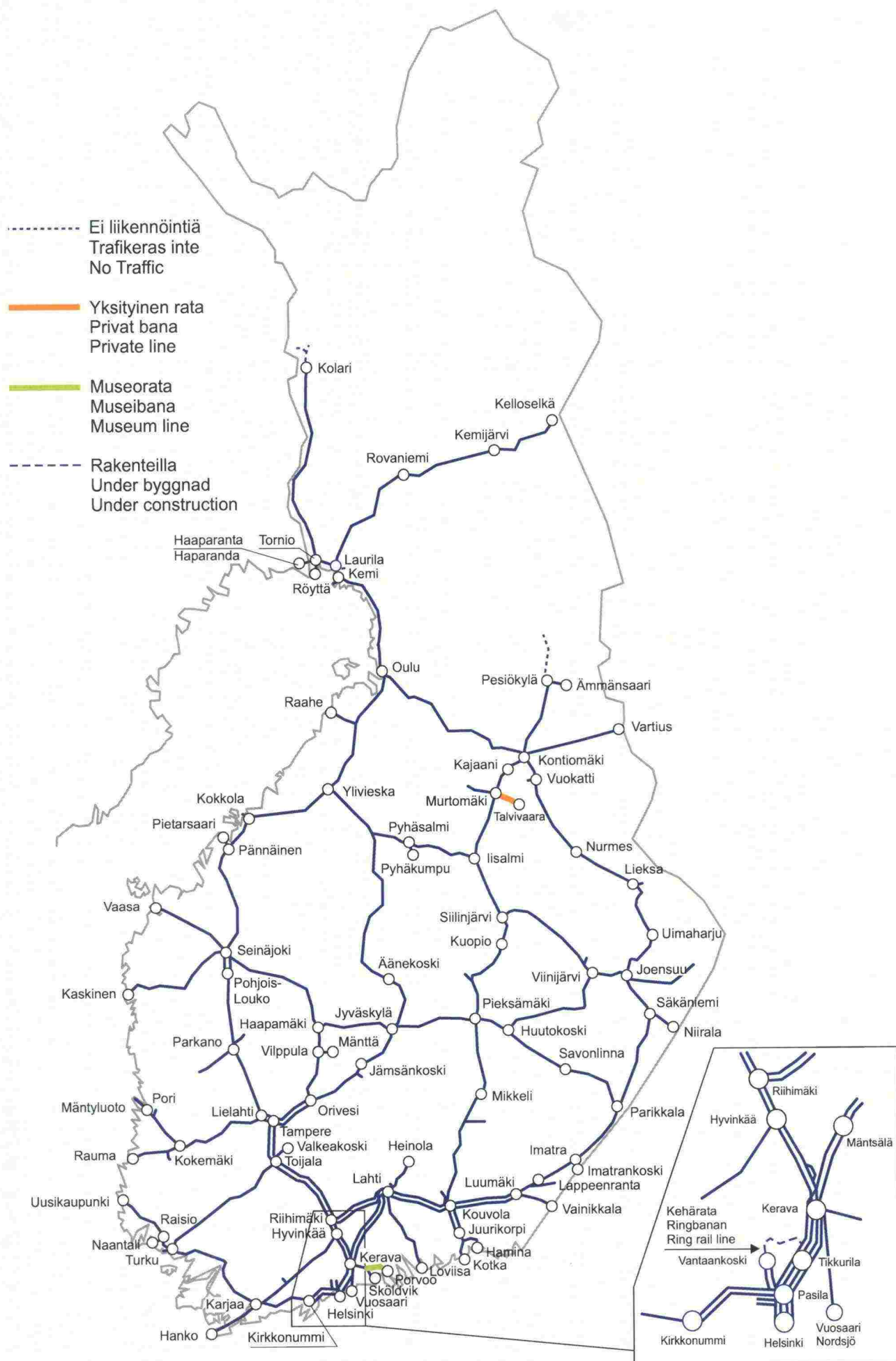


Bild 3. Statens bannät i början av tidtabellsperioden 2011.



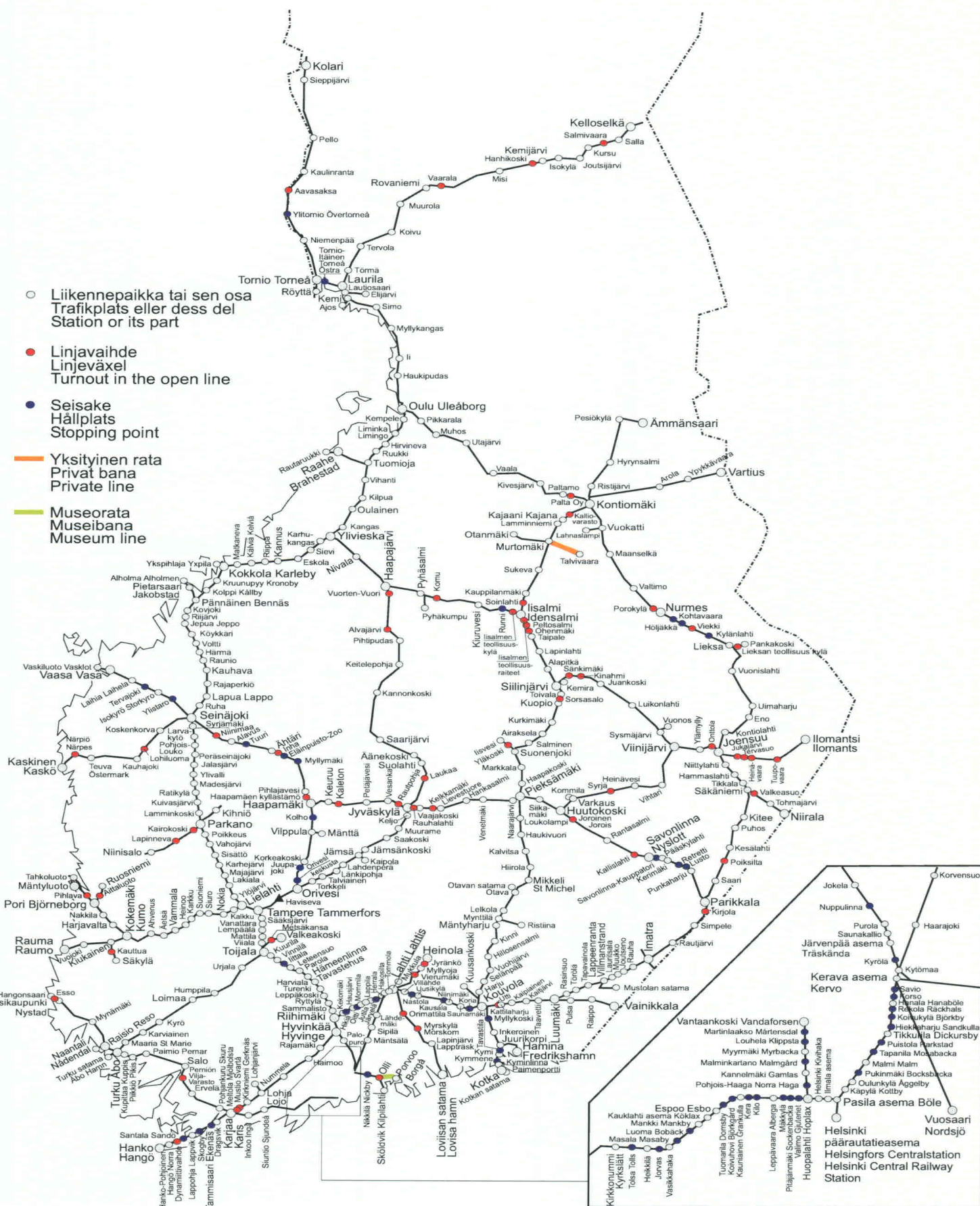


Bild 4. Trafikplatserna på statens bannät i början av tidtabellsperioden 2011.





## 3.3.2 Bannätets egenskaper

### 3.3.2.1 Profilerna

På hela statens bannät gäller en lastprofil (KU), bilaga 4 och en normalsektion för fria rummet (ATU), bilaga 5. På privata industrispår kan det finnas begränsningar både på lastprofilen och på normalsektionen för fria rummet som järnvägsföretagen skall utreda skilt för varje transport.

Fordonsprofilen (LKU) har definierats i punkt 1 "Allmänna bestämmelser" i publikationen Föreskrifter och anvisningar för rullande materiel (LIMO).

### 3.3.2.2 Viktbegränsningar

#### Axeltrycken

På största delen av bannätet tillåts ett axeltryck på 22,5 ton. Av bilaga 6 (Banornas överbyggnadsklasser, EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck). Framgår de största tillåtna axeltrycken samt de tillåtna hastigheterna till följd av tågens axeltryck. I samma bilaga beskrivs axeltryck och -begränsningar för övertunga transporter och vagnar för den östliga samtrafiken.

#### Metervikterna

Den tillåtna metervikten för rullande materiel på hela statens bannät är 8,0 ton/m.

### 3.3.2.3 Lutning

Den största lutningen som används på huvudbanorna är 20 mm/m. På enstaka platser är lutningen större. På sidobanorna är den största lutningen 22,5 mm/m. Banavsnittens största lutning på en 1200 lång mätbas finns angiven i bilaga 1 (infrastrukturregister).

### 3.3.2.4 Hastighet

Den högsta hastigheten som används är 220 km/h för persontåg och 120 km/h för godståg. I bilaga 6 (banornas överbyggnadsklasser, EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck). Redogörs för de hastigheter som kan användas på bannätet för såväl person- som godståg.

### 3.3.2.5 Största tåglängder som används på banavsnitten

Den största tåglängden som används på ett banavsnitt skall vara sådan att tåget även kan använda trafikplatsernas sidospår. Tåget behöver inte rymmas på samtliga trafikplatser alla sidospår. De tåglängder som använts vid dimensioneringen av banavsnitten är 550, 625, 725, 825 och 925 meter. I bilaga 2 redogörs för de längsta sidospåren på trafikplatserna (trafikplatsregistret).

### 3.3.2.6 Elmatningssystemet på de elektrifierade järnvägslinjerna

Den nominella spänningen för elektrifieringen är 25 kV/50 Hz AC. Elmatningen sker över hela den elektrifierade delen av bannätet via en kontaktledning som finns ovanför banan så att den ena eller båda farrälerna och återledningarna bildar en returkrets. Vid kontaktledningens matningsstation finns skiljesektioner där den rörliga materielen inte kan ta ström. Vid den skiljesektionen skall lokets/eltågets huvudbrytare slås på. Vid den skiljesektionen får tåget inte stanna.

Kontaktlednings sickack är max. 400 mm. Kontaktlednings höjd kan variera mellan 5600–6500 mm. Normalhöjden är 6150 mm. Av bilaga 1 framgår de elektrifierade banavsnitten (infrastrukturregistret).

Elektrifieringen har för de fasta konstruktionernas del presenterats i del 5 "Elektrifierad bana" i publikationen Bantekniska anvisningar (RATO). När det gäller elektrisk utrustning i rullande materiel har elektrifieringen presenterats i publikationen Anvisningar för den elektriska utrustningen i rullande materiel (LISO).

## 3.3.3 Systemen för trafikledning och kommunikation

### 3.3.3.1 Säkerhetssystemen

De säkerhetssystem som är i användning presenteras i bilaga 1 (infrastrukturregistret) och grafiskt i bilaga 7 (säkerhetssystemen).

Med blockerad bandel avses en bandel som är indelad i sektioner. På ett blockerat banavsnitt kan endast finnas ett tåg i tåget. Blockering beskrivs i avsnitt 6 (Turvalaitteet) i publikationen Bantekniska anvisningar (RATO).

Detektorer för upptäckande av varmgång i lager har placerats med cirka 50 km mellanrum på bannätet, där högsta tillåtna hastighet är eller kan vara över 160 km/h. Dessutom har varmgångsdetektorer placerats i närheten av de livligaste korsningsstationerna. Karta över varmgångsdetektorernas positioner finns i bilaga 7.



### 3.3.3.2 Trafikledningens system

De banavsnitt som har ett automatiserat trafikledningssystem presenteras i bilaga 1 (infrastrukturregistret) och bilaga 7 (säkerhetsanordningar). De automatiserade trafikledningssystem som används är fjärrstyrning och radiostyrning. På de fjärrstyrda eller radiostyrda banorna har alla tågfärdvägar utrustats med anordningar som gör det möjligt att fjärrmanövrera växlar och färdvägar. Då man trafikerar på sido-, lastnings- eller uppställningsspår kan det på dessa banavsnitt behövas snabb lokal inställning av färdvägarna. På radiostyrda banavsnitt skall färdvägarna ställas in lokalt om det finns behov för trafikering på sido-, lastnings-, eller uppställningsspår.

### 3.3.3.3 Kommunikationssystem

Trafiksäkerhetsverket utfärdar bestämmelser som gäller bl.a. trafikering och banarbete samt kommunikation. Gällande bestämmelser finns på Trafiksäkerhetsverkets webbplats.

Trafikverket utfärdar bl.a. arbetsinstruktioner som kompletterar bestämmelserna om trafikledning, trafikering, banarbete och kommunikation. Gällande arbetsinstruktioner finns på Trafikverkets webbplats. Trafikledningens kontaktuppgifter finns på Trafikverkets extranetplats.

Information som avviker från det normala meddelas via ett system för förhandsinformation (ETJ) som Trafikverket upprätthåller samt genom trafikledningens meddelanden. Personerna som ansvarar för banarbetet och tågets förare skall under arbetets/färdens gång och på arbetsområdet/färden ha tillgång till gällande förhandsplaner samt trafikledningens kontaktuppgifter.

Trafikverket sparar den muntliga kommunikationen mellan trafikledningen och trafikeringen samt banarbetet, inkl. tillstånd och meddelanden, i så heltäckande format som möjligt. Myndigheterna använder den sparade informationen för undersökning av olyckor och tillbud.

I slutet av år 2008 togs på statens bannät i bruk ett nytt kommunikationssystem, RAILI, vars centrala del är ett GSM-R-radionät i enlighet med Europeiska unionens tekniska driftskompatibilitetsspecifikationer för järnvägarna. I och med att RAILI-nätet tas i bruk avstår man från de gamla analoga radionäten (bangårds- och linjeradionäten). GSM-R-radionätet täcker största delen av statens bannät. En del banavsnitt hamnar utanför RAILI-nätet. Detaljerade uppgifter om kvalitetsnivån finns på kartan till RAILI-nätets planeringsinstruktioner och i bilagan 13. Närmare information finns på Trafikverkets webbplats.

I kommunikation mellan trafikledningen och trafikerarna samt banarbeten skall RAILI-nätet användas. Om användningen av RAILI inte är möjligt på grund av tekniska störningar eller dålig hörbarhet i GSM-radionätet skall andra telefon- eller mobila kommunikationsnät användas. Störningar som förhindrar eller försvårar användningen samt alternativa kontaktuppgifter skall, i enlighet med de arbetsinstruktioner som gäller kommunikation, meddelas trafikledningen eller på motsvarande sätt tågens förare, växelförmännen och de personer som ansvarar för banarbetet.

### 3.3.3.4 Övriga system

På de flesta större stationerna finns kameraövervakningssystem. Med hjälp av systemet kan trafikledarna följa med tågens rörelser, och Informationscentralen kan följa upp hur passagerarna rör sig på perrongen samt skicket på informationsutrustningen. Säkerhetscentralen kan använda systemet till att övervaka passagerarnas säkerhet och för att förebygga vandalism. Fastighetsservicen kan med hjälp av systemet följa upp perrongernas städighet och behovet av underhåll.

### 3.3.3.5 Automatisk tågkontroll

Automatisk tågkontroll (ATP) är ett system (ATP-system) som övervakar tågets hastighet.

För tågtrafiken skall användas ATP-utrustning eller för trafikering som utförs utan ATP-utrustning skall finnas undantagstillstånd enligt järnvägslagens (555/2006) 28 § 5 moment. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja undantagstillstånd om järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. I fall som gäller användningen av ATP-utrustning kan undantagstillståndet beviljas för viss tid om det gäller ett extraordinärt eller tillfälligt trafikeringsbehov eller om ATP-utrustning eller reservdelar för denna inte finns att tillgå. Undantagstillstånd beviljas inte för tågenhet eller lok som används i passagerartåg eller kommersiell godstrafik som inte direkt anknyter till banhållning. Materiel som endast används för växlingsarbete behöver inte ha ATP-utrustning. Trafiksäkerhetsverket tillhandahåller närmare information.

## 3.4 Trafikrestriktioner

### 3.4.1 Särskild bankapacitet

Trafikverket kan definiera en järnvägslinje eller del av den som särskild bankapacitet, om man kan anvisa tillräckligt många alternativa järnvägsrutter för den övriga trafiken. Med särskild bankapacitet avses en järnvägsrutt eller en del av den, där den trafik för vilken bankapaciteten specialiserats har företrädesrätt. Trafikverket har tills vidare inte definierat några banavsnitt i Finland som särskild bankapacitet.

### 3.4.2 Begränsningar som beror på miljöskydd

Vid registrering av rullande materiel tillämpas de krav som framgår av Trafikverkets publikation "Tekniska föreskrifter och anvisningar för rullande materiel" (LIMO). I LIMO presenteras allmänna bestämmelser som gäller rullande materiel och särskilda bestämmelser som gäller buller, vibrationer, elektromagnetiska störningar, utsläpp, ämnen som är skadliga för miljön och återanvändning av byggnadsmaterial.

Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer har införts på inalles 15 olika ställen i olika delar av Finland. Begränsningarna gäller främst tunga tåg på över 3000 bruttoton. Hastighetsbegränsningar till följd av vibrationer återges i bilaga 8.

### 3.4.3 Farliga ämnen

Finland har anslutit sig till COTIF-konventionen som reglerar internationell järnvägstrafik. Ryssland och OSS-länderna har inte anslutit sig till COTIF-konventionen. På transporter på järnväg av farliga ämnen mellan Finland och Ryssland samt via Ryssland från stater i det tidigare Sovjetunionen tillämpas bestämmelserna om transport av farliga ämnen i samtrafiken mellan Finlands och Sovjetunionens järnvägar vilka ingår i bilaga nr 8 till transporttariffen i avtalet om samtrafiken mellan Finlands och Sovjetunionens järnvägar (FördrS 1/1948).

I bihang C till COTIF-konventionen ingår bestämmelser om järnvägstransporter av farligt gods (RID). RID-bestämmelserna gäller som sådana internationella järnvägstransporter av farligt gods inom de stater som förbundit sig till COTIF-konventionen. För inrikes järnvägstransporter av farligt gods tillämpas de nationella förordningar med vilka RID-ramdirektivet (2008/68/EG) antagits i Finland.

Den största avvikelser från RID-bestämmelserna gäller inom inrikestrafiken köldbäständighetskravet på -40 °C för vissa packningar och cisterner (RID -18 och -20 °C) samt bestämmelserna om skyddsvagnar och om import och tillfällig förvaring av transporter som innehåller explosiva varor på trafikplatserna. Kommunikationsministeriets förordning tar även i beaktande de krav som ställs för järnvägstransporter i VOC-direktivet (94/63/EG) när det gäller att begränsa utsläpp av bensenångor.

Inga ovillkorliga begränsningar har ställts för de transporter av farliga ämnen som sker inom ramen för bestämmelserna. Det rekommenderas att man inte låter vagnar som lastats med farliga ämnen stå på tätt bebodda områden eller på grundvattensområden. Transporter av farliga ämnen bör undvikas på spår som fästs med spikar och som har en spårvikt på mindre än 43 kg/m.

Enligt statsrådets förordning skall järnvägsföretaget göra en säkerhetsutredning över de bangårdar genom vilka betydande mängder farligt material passerar. I förordningen föreskrivs t.ex. följande: Trafiksäkerhetsverket bestämmer vilka bangårdar som skall genomgå en säkerhetsutredning. Trafikverket kan bestämma i vilken form säkerhetsutredningen skall genomföras. Trafikverket ansvarar för att samarbetet mellan de olika järnvägsföretagen fungerar i genomförandet av säkerhetsutredningen. Ett utlåtande om säkerhetsutredningen skall begäras av de lokala räddnings- och miljömyndigheterna. Säkerhetsutredningen lämnas till Trafikverket som vidarebefordrar den för godkännande. Trafiksäkerhetsverket skall godkänna planen.

### 3.4.4 Begränsningar som beror på tunnlar

Begränsningar som beror på tunnlar finns på banavsnittet Helsingfors–Åbo. Begränsningarna framgår av bilaga 9.

I tunnelarna på Nordsjöbanan får endast godståg och materiel i anslutning till banarbete trafikera. Transportering av passagerare är förbjuden i tunnelarna på Nordsjöbanan. Godstågstrafik är tillåten endast med eldrift. Enskilda förflyttningar med dieseltåg är tillåtna.

I Savio tunnel måste tågföraren, och arbetsmaskinen ha syrgasapparat.



### 3.4.5 Begränsningar som beror på broar

Begränsningar som beror på broar framgår av bilaga 10.

### 3.4.6 Övertunga transporter

I bilaga 6 beskrivs axeltryck och -begränsningar för övertunga transporter och vagnar för den östliga samtrafiken.

## 3.5 Bannätets användbarhet

Andra begränsningar som påverkar trafiken än de som framställs i kapitel 3.4 framgår av Tekniska beskrivningen av bannätet och ett system för förhandsinformation (ETJ). Banarbeten som påverkar trafiken framgår av bilaga 11. Tekniska beskrivningen av bannätet finns på Trafikverkets webbplats.

Elbanans matningsstationer har begränsad kapacitet att mata effekt till kontaktledningen. Vid elektrisk överbelastning avbryts strömtillförseln automatiskt med ett kortvarigt elavbrott i kontaktledningen som följd.

## 3.6 Stationerna för passagerartrafik

Perronglängderna för persontrafik (kortast/längst) framgår av bilaga 2 (register över järnvägstrafikplatser). I bilagan finns även inom parentes de perronger som inte omfattas av Trafikverkets underhåll.

## 3.7 Godstrafikterminalerna

Lastningsmöjligheterna framgår av bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser). "K" betyder ja och "Y" betyder privat. För lastningsbryggornas del finns angivet den längd av bryggan som står till förfogande.

De privata spårförbindelserna på trafikplatserna har märkts i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) med beteckningen "Privata spåranläggningar".

## 3.8 Tjänster som stöder järnvägstrafiken

### 3.8.1 Rangerbangårdar

Rangerbangårdarna är bangårdar där spårnätets form och omfattning möjliggör rangering av tåg. Rangerbangårdarna har märkts i bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) med "rangeringsmöjlighet".

Alla rangerbangårdsspår är inte elektrifierade. Trafikverkets bandataenhet delger vid behov information om elektrifierade spår.

### 3.8.2 Uppställningsspår

Uppställningsspåren är sådana spår som i första hand har reserverats för förvaring av vagnar som väntar på transport. Spåren kan även användas till andra ändamål som tågtrafiken kräver. Den lokala trafikledningen definierar uppställningsspåren.

### 3.8.3 Service- och underhållstjänster

Möjligheterna till elmatning för rullande materiel med 400 och 1500 volts spänning framgår av bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser). Dessutom redogörs för den största tillgängliga strömmen i ampere för elmatning med 400 volt. Användningen av service- och underhållstjänster förutsätter överenskommelse med leverantören av service- och underhållstjänsterna.

### 3.8.4 Bränsletankningsplatser

Trafikverket äger ingen bränsletankningsutrustning och erbjuder ingen bränsletankningsservice. I bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som erbjuder tankning av bränsle. Användningen av tankningsplatserna förutsätter överenskommelse med tankningsplatsernas innehavare.

### 3.8.5 Tekniska anordningar

Om användningen av andra tekniska anordningar på bannätet (bl.a. vägningsanordningar, lyftkranar m.m.) skall överenskommas med innehavaren av anordningarna. Trafikverket erbjuder inte sådana anordningar till järnvägsföretagens bruk. I bilaga 2 (registret över järnvägstrafikplatser) finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som tillhandahåller lyftanordningar.

### 3.9 Utvecklingsplanerna för bannätet

Utvecklingsplaner för bannätet presenteras i Trafikverkets verksamhets- och ekonomiplan för åren 2011–2014. Under verksamhets- och ekonomiperioden satsas på att förbättra bangårdarnas trafikledning och flexibilitet med hjälp av ny automationsteknik. Säkerhetssystemen förnyas i Kuopio, Siilinjärvi och Idensalmi. De gamla fjärrstyrningssystemen förnyas på banavsnitten Pieksämäki–Idensalmi och Seinäjoki–Ylivieska. Dessutom inleds förnyandet av fjärrstyrningen på banavsnittet Parikkala–Joensuu. Utvecklingsprojekt under perioden är bl.a. I fasen av Seinäjoki–Uleåborg och eventuellt projektets fortsättning, Mellersta Böle, Ringbanan, dubbelspåret Karleby–Ylivieska samt elektrifiering av banavsnittet Rovaniemi–Kemijärvi.

I publikationen Järnvägstrafiken 2030 presenteras utvecklingsplaner för ett längre perspektiv än i verksamhets- och ekonomiplanen. Publikationen var under uppdatering då Nätbeskrivningen gick i tryck. Tilläggsuppgifter finns på Trafikverkets webbplats.

Trafikverket utarbetade under år 2009 en ny miljöstrategi som innehåller riktlinjer för de huvudsakliga miljöprioriteringarna för åren 2009–2013. Klimat- och energifrågor får en större betydelse än tidigare. Buller- och vibrationsfrågor, liksom skydd av jordmån och grundvatten spelar fortfarande en betydande roll. Genom att effektivisera kontrollen av materialanvändningen och ytterligare utveckla återvinningen strävar man efter att öka eko-effektiviteten i Trafikverkets verksamhet. En del av strategiarbetet går ut på att utveckla övergripande miljöriktlinjer som omfattar hela organisationen.



## 4 Tilldelning av bankapacitet

### 4.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i järnvägslagen (555/2006) och i statsrådets förordning om tidtabellsperioder och ansökan om bankapacitet (751/2006).

### 4.2 Processbeskrivning

Bankapacitet på statens bannät ansöks hos Trafikverket för respektive tidtabellsperiod samt under tidtabellsperioden för regelbunden trafik enligt vissa utsatta tider. Av bild 6 framgår hur man anholder om bankapacitet samt tidsschemat för tilldelningen. Bankapacitet kan även ansökas som brådsökande bankapacitet för annan än regelbunden järnvägstrafik.

#### Ansökan om bankapacitet

Principerna för ansökning av bankapacitet fastställs i järnvägslagen (555/2006) och i statens förordning om järnvägstrafikens tågplanperiod och ansökan om bankapacitet (751/2006). För precisering av lagen och förordningen har Trafikverket utarbetat en föreskrift för ansökning av bankapacitet. Föreskriften jämte exaktare tidtabeller och in-formation om eventuella ändringar i praxis kring ansökning av bankapacitet finns på järnvägsavdelningen på Trafikverket. Samma information finns också på Trafikverkets webbplats.

Ansökningar om bankapacitet samt ändrings-ansökningar för regelbunden trafik skall under tidtabellsperioden utföras genom datasystemet LIIKE. För produktionen av information om ansökt bankapacitet (=tåg) för tidtabellsperioden kan man förutom LIIKE också använda gränssnitt som definierats av Trafikverket. Ytterligare information om kraven på gränssnittet och anslutningen finns att få på Trafikverket. Ett exempel på kommersiellt system som uppfyller de ifrågasvarande kraven på gränssnittet är den finska versionen av programmet Viriato för planering av tidtabeller. Tidtabeller som planerats med detta program kan anslutas till ansökan om bankapacitet som görs via LIIKE.

Vid tidpunkten för utgivande av nätbeskrivningen ansöks brådsökande bankapacitet ännu skriftligt. Målet är ändå att också brådsökande bankapacitet ansöks om med hjälp av LIIKE-systemet under tidtabellsperioden 2011.

För att säkerställa att de tågtidtabeller som planerats för ansökning av bankapacitet är enhetliga, skall sökandena använda bakgrundsfakta som Trafikverket publicerat för planering av tidtabeller. Trafikverket upprätthåller dessa uppgifter och de uppdaterade uppgifterna finns tillgängliga via Trafikverkets Extranät.

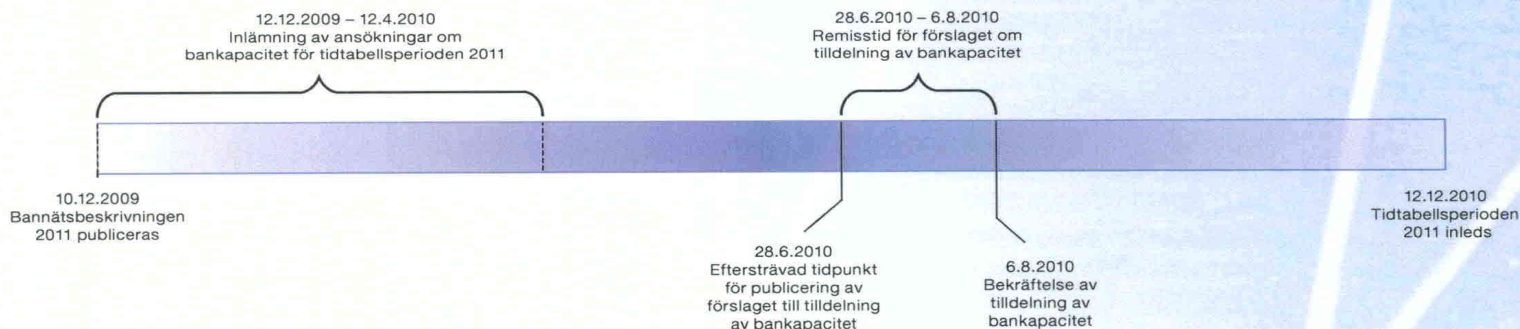


Bild 6. Tidsschema för ansökan om och tilldelning av bankapacitet.



## 4.3 Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet

### 4.3.1 Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod

Järnvägstrafikens tidtabellsperiod inleds kl. 00.00 natten mellan lördag och söndag under det andra veckoslutet i december varje år och slutar vid samma tidpunkt följande år. Tidtabellsperioden 2011 inleds den 12.12.2010 och slutar den 11.12.2010. På motsvarande sätt inleds tidtabellsperioden 2012 den 11.12.2011 och slutar den 8.12.2012. Den som ansöker om bankapacitet skall ansöka om bankapacitet för respektive tidtabellsperiod tidigast 12 och senast 8 månader innan tidtabellsperioden träder i kraft. En ansökan kan inkludera alla trafikändringar som skall göras under tidtabellsperioden.

Besluten om tilldelning av bankapacitet för regelbunden trafik kan under gällande tidtabellsperiod vid separata tidpunkter ändras för den återstående tidtabellsperioden, förutsatt att ändringen inte påverkar den bankapacitet som beviljats andra järnvägsföretag eller den internationella trafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Tidpunkterna för ändring kan infalla i tidtabellsperiodens början och klockan 00.00 på natten mellan lördag och söndag det veckoslut som följer avslutningen av skolläsåret. Utöver de ovannämnda tidpunkterna kan Trafikverket av särskilda skäl besluta om andra tidpunkter för ändring. Vid tidpunkten för publiceringen av nätbeskrivningen har praxis varit att tidpunkterna för ändring inom den regelbundna trafiken har skett med sex veckors mellanrum i genomsnitt. Trafikverket meddelar alla järnvägsföretag om de nya tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik. Besluten om tidpunkterna för ändring publiceras även i Finlex på sidan <http://www.finlex.fi>.

Om ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik skall ansökas senast fyra veckor före tidpunkten för ändring av bankapaciteten för regelbunden trafik. Om ändringstidpunkten infaller på en heldag skall ansökan lämnas in den första vardagen efter helgen.

## 4.3.2 Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik

Sökande av bankapacitet kan hos Trafikverket ansöka om bankapacitet oberoende av de fastställda tidsfristerna, om den sökande omgående behöver bankapacitet tillfälligt för en eller flera järnvägslinjer. Om brådskande bankapacitet kan ansökas för tiden mellan ändringstidpunkterna efter det att ansökningstiden för tidpunkten för ändring av bankapaciteten har löpt ut. För museitrafik kan bankapacitet ansökas om tidigast fyra månader före planerad trafik. Trafikverket delger då sitt svar på ansökan om bankapacitet inom fem vardagar efter att ansökan lämnats in. Närmare ansökningsinstruktioner finns på Trafikverkets webbplats.

## 4.4 Tilldelning av bankapacitet

### 4.4.1 Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet

Trafikverket upprättar på basis av ansökningarna ett förslag om tilldelning av bankapacitet (i lagen tidtabellsförslag) för följande tidtabellsperiod inom fyra månader efter utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. Förvaltarna av det europeiska bannätet har emellertid kommit överens om att högst 2,5 månader skall användas till samordning av ansökningarna om bankapacitet. I förslaget till tilldelning av bankapacitet tas endast in uppgifter om den bankapacitet som föreslås bli beviljad sökanden och endast i den omfattning och med de begränsningar som användningen av bankapaciteten förutsätter för genomförande av trafikledningen.

Förslaget till tilldelning av bankapacitet grundar sig i första hand på att den sökta bankapaciteten beviljas, förutsatt att de mot bankapaciteten svarande tidtabellerna gör det möjligt att bedriva järnvägstrafik i enlighet med de tekniska kraven och säkerhetskraven. Trafikverket kan emellertid i syfte att förbättra tilldelningen av bankapacitet erbjuda en sökande sådan bankapacitet som inte väsentligt skiljer sig från den bankapacitet som ansöks. Trafikverket kan också låta bli att dela ut bankapacitet, förutsatt att det för tidtabellsperioden behövs reservkapacitet på grund av den prioritetsordning som gäller för järnvägstrafiken.



Bild 7. Tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik under tidtabellsperioden 2011.



Trafikverket ger tidtabellsförslaget för kännedom till dem som ansökt om bankapacitet inom utsatt tid och bereder sökandena tillfälle att bli hörda. Hörandet sker inom 30 dygn efter att tidtabellsförslaget har givits för kännedom. De kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och de sammanslutningar som representerar dem som köper järnvägstransporttjänster har rätt att ge utlåtande om tidtabellsförslaget inom tiden för hörande vilken är 30 dygn, som för dessa parter del börjar löpa när ett meddelande om att tidtabellsförslaget färdigställts publiceras i Trafikverkets bestämmelsesamling.

## Samordningsförfarandet avseende bankapacitet för tidtabellsperioden

Om flera sökande har ansökt om samma bankapacitet eller om den bankapacitet som avses i en ansökan påverkar den bankapacitet som har sökts av någon annan sökande, samordnar Trafikverket ansökningarna om bankapacitet mellan sökandena. Trafikverket kan i så fall erbjuda sökanden sådan bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller.

Om förlikning mellan sökandena inte uppnås när det gäller samordning av bankapacitet, kan Trafikverket för upprättande av tidtabellsförslaget i ett enskilt fall avgöra prioriteringsordningen på de grunder som föreskrivs i järnvägslagen. Trafikverket avgör det enskilda fallet senast tio dagar efter att förlikningen avslutats.

## Bekräftande av förslaget till tilldelning av bankapacitet

Trafikverket skall på basis av förslaget till tilldelning av bankapacitet och efter utfrågning av parterna besluta om tilldelningen av bankapacitet på rättvisa och icke-diskriminerande grunder. Trafikverket skall samtidigt ta särskild hänsyn till passagerar- och godstrafiken samt banhållningens behov liksom också bannätets effektiva användning. Vid beslutet skall även beaktas den prioriteringsordning som gäller vid särskild och överbelastad bankapacitet, om inte bestämmelserna i detta kapitel föranleder annat.

## Beviljande av brådskande bankapacitet

Trafikverket beviljar brådskande bankapacitet efter ansökan (s.k. *ad hoc*-ansökan), om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inte specialbestämmelserna i järnvägslagen föranleder annat, skall brådskande bankapacitet beviljas den första sökanden.

### 4.4.2 Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet

Ett järnvägsföretag kan hos regleringsorganet (Trafiksäkerhetsverket) söka rättelse i Trafikverkets beslut beträffande tilldelningen av bankapacitet (se kap. 1.4.3).

### 4.4.3 Överbelastad bankapacitet och därmed förknippad prioriteringsordning

## Prioritetsordningens trafikpolitiska grunder

I regeringens trafikpolitiska redogörelse till riksdagen av den 27.3.2008 redogörs för Finlands trafikpolitiska riktlinjer. Trafikpolitikens största utmaning är att stävja klimatförändringen. Genom att gynna kollektivtrafik och miljövänliga person- och godstrafikformer strävar man efter att främja de klimatmål som ställs på trafiken. Ett annat viktigt mål är att främja Finlands logistiska konkurrenskraft genom att skapa förutsättningar för välfungerande och kostnadseffektiva transporter.

Med spårtrafik kan man energieffektivt och miljövänligt transportera stora mängder passagerare. Det effektiva trafiksystem som spårtrafiken baserar sig på bidrar till en enhetligare samhällsstruktur och regionstruktur i stora stadsregioner och i landet som helhet. Spårtrafikens popularitet kan säkerställas genom att passagerarna erbjuds snabba, regelbundna och exakta tågförbindelser med hjälp av ett trafiksystem som baserar sig på fasta tidtabeller. För att detta system skall fungera krävs det att man på de fullsatta banorna prioriterar snabba persontåg och fjärrtåg i förhållande till annan trafik. I lokaltrafiken skall närtåg prioriteras högre än tåg som stannar med täta mellanrum. Det är även viktigt att säkerställa de snabbgående tågens funktion i den internationella östtrafiken, där persontrafiken har en betydande tillväxtpotential. Med tanke på klimatutvecklingen är det viktigt att en stor del av denna tillväxtpotential styrs till miljövänlig spårvägstrafik i stället för till konkurrerande flyg och landsvägstrafik.

Med tanke på godstrafikens miljöpåverkan och Finlands logistiska konkurrenskraft är det viktigt att främja utvecklingen av järnvägstransporternas konkurrenskraft inom basindustrins produkt- och råvarutransporter. Genom att prioritera godståg på de belastade banorna kan man påverka järnvägstransporternas konkurrenskraft samt antalet av och längden på de icke-kommersiella stopp som godstågen gör på banlinjen samt godstågens väntetider på trafikplatserna. Sådana onödiga fördröjningar ökar transporternas kostnader i och med att materiel- och personalrotationen blir långsammare. Onödiga uppehåll ökar också trafikens energiförbrukning och utsläpp. De logistiska fördelar som uppnås genom att man prioriterar godstågen är betydande i fråga om regelbundna och kontinuerliga transporter av heltåg och vagnsgrupper i anknytning till noggrant styrda processer inom industrin. I oregelbunden trafik innebär prioriteringen av tåg inte så stora besparingar.

Betydande nya potentialer inom järnvägstransporterna är långväga, tunna godsströmmar som nuförtiden sköts huvudsakligen som landsvägstransporter. Det är möjligt att flytta över dessa transporter till järnvägarna om man skapar konkurrenskraftiga verksamhetsmöjligheter för kombinerade transporter. Detta förutsätter att det erbjuds tidtabellsmässiga lämpliga, snabba och punktliga godstransporttåg för transporter av släpvagnar och containrar. På de belastade banorna kräver det en hög prioritering av tåg framom annan trafik.

Prioritetsordning som tillämpas i Finland

Trafikverket beslutar att en järnvägslinje eller en del av den är överbelastad om en samordning av bankapaciteten mellan överlappande ansökningar misslyckas. Trafikverket kan även konstatera att bankapaciteten är överbelastad om det är uppenbart att bankapaciteten kommer att överbelastas under tidtabellspanen.

Överlappande ansökningar kan rangordnas enligt tabell 1. Tanken är att varje tåg under hela sin resa kan definieras med någon av trafiktermerna i tabellen nedan. Trafiktermen i tabellen som hänför sig till ett tåg kan förändras medan tåget är på väg.

Tabell 1. Prioritetsordningen för överbelastad bankapacitet.

Prioritet	Trafik
1.	Synergisk passagerartrafikhelhet <sup>1</sup>
2.a	Snabb passagerartrafik <sup>2</sup>
2.b	Transport som är bunden till industriella processer <sup>3</sup>
3.a	Närtågstrafik och övrig passagerartrafik
3.b	Övrig regelbunden godstågstrafik
4.	Godstågstrafik som inte har större tidtabellskrav
5.	Övrig trafik <sup>4</sup>

- <sup>1</sup> Med synergisk passagerartrafikhelhet avses i passagerartrafiken sådana tåg som utgör ett trafiksystem som producerar klart mervärde för kunderna. Ett sådant system är t.ex. trafik enligt standardtidtabell.
- <sup>2</sup> Med snabb passagerartrafik avses trafik som till några delar inte hör till ett trafiksystem som medför synergi. Även internationell passagerartrafik kan höra till denna kategori.
- <sup>3</sup> Med processindustrins transporter avses transporter vilkas direkta slutmål eller startplats är en hamn eller en privat spåranläggning. Transporterna är en väsentlig del av helhetslogistiken. Till denna grupp hör framför allt kombinerade transporter, den kemiska skogsindustrins transporter och transporter till hamnar.
- <sup>4</sup> Övrig trafik kan vara t.ex. museitrafik eller trafik i anslutning till banarbeten.

Avvikande från den prioritetsordning som anges i beskrivningen av bannätet

Trafikverket kan genom ett särskilt beslut om prioritetsordningen avvika från den allmänna prioritetsordning som avses i järnvägslagen och nätbeskrivningen till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver sådan trafik som upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktion. Det samma gäller en sökande om avslag av ansökan skulle medföra oskäligen olägenhet för sökanden, ett järnvägsföretag, en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller för affärsverksamheten som bedrivs av deras kunder.



## 4.5 Bankapacitet vid underhåll och banarbeten

Bannätet kan även användas till att flytta maskiner som används inom banhållningen från baserna till arbetsfälten, mellan arbetsfälten och i underhållssyfte. Vissa spår används huvudsakligen för banhållningens behov. En förteckning över dessa spår finns att tillgå på Bandataenheten vid Trafikverkets Järnvägsavdelning. För trafikering utanför det område som reserverats för banhållning krävs i enlighet med järnvägslagen ett säkerhetsintyg som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket, om trafikeringen sker som tåg eller växlingsarbete. Säkerhetsintyget beviljas mot ansökan för högst fem år åt gången. För beviljande av säkerhetsintyget förutsätts att den som bedriver banhållningsrelaterad trafikverksamhet har tillräcklig ansvarsförsäkring och riskhanteringssystem, att dess materiel är godkänt av Trafiksäkerhetsverket och att personerna som trafikerar har erforderlig kompetens för sina uppgifter. Om trafikering skall dessutom skilt avtalas med Trafikverket. I TURO finns särskilda direktiv för maskiner som används för banhållning på bannätet och för personer samt företag som arbetar med trafiksäkerheten.

Vid tidpunkten för publiceringen av nätbeskrivningen utgör bilaga 11 den bästa uppskattningen av vilka banarbeten som påverkar trafiken under tidtabellperioden 2010 och vilka bankapacitetsbehov de i sin tur orsakar banhållningen. Arbetsprogrammet, anpassningen av arbetstidtabellerna och de nödvändiga arbetspassen ändras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. Efter att Beskrivningen av bannätet publicerats upprätthåller Trafikverket uppdaterad information om arbetsprogrammet under följande tidtabellperiod och delger regelbundet sökande av bankapacitet information om detta. Före inledningen av följande tidtabellperiod, det vill säga för tidtabellperioden 2010 i december 2009, fattar Trafikverket särskilt beslut om alla banarbeten som väsentligen påverkar trafiken och de nödvändiga arbetspassen i samband med dem.

Efter beslutet kan uppkomna arbetspass i banhållningen eller ändringar av tidigare beslut vid särskilt behov diskuteras separat. Utgångspunkten är att inga arbetspass som kräver trafikomställningar arrangeras, utan arbeten som uppkommer efter beslutet utförs på trafikens villkor (i trafikluckor).

Utöver det ovan beskrivna skall den som behöver utföra ett arbete alltid separat kontakta Trafikverkets trafikplanerare och i enlighet med Trafikverkets arbetspassbeslut komma överens om arbetspasset i detalj senast två månader innan arbetet inleds.

Innan arbetet inleds i det överenskomna arbetspasset skall den som utför arbetet ha tillstånd att utföra banarbete och vid behov även till spänningsavbrott.

## 4.6 Outnyttjad bankapacitet

Trafikverket har rätt att återkalla den bankapacitet, eller en del av den, som beviljats en sökande om den sökande under 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än vad det nedan definierade tröskelvärdet förutsätter. Tröskelvärdet för minsta utnyttjande av bankapaciteten i Finland är i princip 80 %. På banavsnitten Helsingfors–Kervo, Helsingfors–Vandaforsen och Helsingfors–Alberga är tröskelvärdet för minsta utnyttjande 95 %.

Trafikverket får emellertid inte återkalla bankapaciteten om kapaciteten har blivit outnyttjad på grund av andra än ekonomiska orsaker som inte är beroende av sökanden eller järnvägsföretaget. Trafikverket återtar alltid bankapacitet för den tid då ett järnvägsföretag inte innehar säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

## 4.7 Specialtransporter och farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3 Farliga ämnen. Föreskrifter avseende järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex och på Trafiksäkerhetsverkets Internetsidor. De övriga anvisningarna finns på Trafikverkets Internetsidor.

Trafikverket beviljar specialtillstånden. Anvisningar som gäller specialtillstånd finns på Trafikverkets webbplats.

## 4.8 Åtgärder i händelse av störningar

### 4.8.1 Principer

Trafikverket har rätt att helt eller delvis återkalla bankapacitet på en sådan järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt tagits ur bruk.

Trafikverket skall då i mån av möjlighet erbjuda den som innehar bankapacitet alternativa järnvägslinjer. Trafikverket är emellertid inte skyldigt att ersätta den som innehar bankapacitet för eventuell skada, såvida man inte avtalat om annat med innehavaren av bankapacitet.

## 4.8.2 Instruktioner

Trafikverket fastställer reglerna för hanteringen av störningssituationer järnvägsföretagen emellan. Trafikcentralen på Trafikverket löser störningssituationerna inom järnvägstrafiken och ger handledning i hur man skall agera i störningssituationer. Trafikverket fastställer bestämmelserna för kontroll av störningssituationer. Ett järnvägsföretag kan föreslå egna instruktioner i händelse av störningar som gäller företagets egna tåg. Om ersättningsskyldigheter och olägenheter som har att göra med störningar försöker man förhandla på det sätt Trafikverket anvisat.

## 4.8.3 Sannolika situationer

I störningssituationer förfar man enligt de anvisningar som ges av Trafikcentralen på Trafikverket.

## 4.8.4 Osannolika situationer

Trafikverket, järnvägsföretagen och banhållningsföretagen är skyldiga att förbereda sig för olyckor som kan ske på järnvägarna inom deras bransch och verksamhetsområde. Principen är att ett järnvägsföretag och järnvägsentreprenörerna inom en rimlig tid efter att en olycka har skett är beredda att undanröja sin egen materiel och det transporterade godset från banan samt att avhjälpa de skador som förorsakats miljön. För att sköta om saken skall företaget göra upp en plan. De beredskapsåtgärder som ingår i planen skall vara gjorda innan trafikeringen inleds. Företaget själv får stå för de kostnader som uppstår av skapandet och underhållet av beredskapssystemet. Ansvar för olyckorna fastställs i enlighet med lagen om ansvar i spårtrafik och skadeståndslagen.

Trafikverket skall vara berett på att snabbt återställa banan i trafikabelt skick, och inom rimlig tid i sådant skick som motsvarar läget före olyckan. Trafikverket överenskommer om saken i samband med ingående av underhållsavtal.

Kommunikationsministeriet ger föreskrifter om och övervakar hur de olika aktörerna på järnvägssektorn förberett sig för olyckor och undantagssituationer.



## 5 Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag

### 5.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i järnvägslagen (555/2006).

Statsrådets förordning om tjänster som erbjuds järnvägsoperatörerna är under beredning. I registret över järnvägstrafikplatser som finns i bannätsbeskrivningen (bilaga 2) beskrivs tjänsterna i anslutning till tillträde till bannätet. Dessa tjänster erbjuds av Trafikverket eller någon annan.

### 5.2 Tjänster som Trafikverket erbjuder

Trafikverket erbjuder järnvägsoperatörerna rätten att mot banavgift använda järnvägslinjer, rangerbangårdar, uppställnings- och lastningsspår och övriga spåranläggningar samt plattformar för persontrafiken i enlighet med den bankapacitet som beviljats dem. Trafikverket erbjuder dessutom tågledning samt passagerarinformations- och stationsutropssystem på de järnvägstrafikplatser som definierats i bannätsbeskrivningen (bilaga 12).

Trafikledningen för växlingsarbeten är avgiftsbelagd. Denna tjänst ingår inte i banavgiften.

Utnyttjande av bankapacitet inkluderar trafikoperatörens rätt att ansluta sig till Trafikverkets elöverföringsnät på de i bannätsbeskrivningen definierade elektrifierade banavsnitten för att få ström till drift och annan elförbrukning för rullande materiel. Trafikverket erbjuder dock inte elkraft, utan för detta skall trafikoperatören själv avtala med en elproducent. Trafikverket står inte heller till tjänst med tankningsställen för bränsle.

Trafikverket kan erbjuda trafikoperatörerna tjänster som prissatts på affärsekonomiska grunder bl.a. rätten att använda byggnader och markområden som Trafikverket förfogar över. Användningen av Trafikverkets tjänster skrivs ned i avtalet parterna emellan om tillträde till bannätet eller i separat hyresavtal.

### 5.3 Tjänster som erbjuds av andra

Ett järnvägsföretag är skyldigt att erbjuda vissa tjänster inklusive spårförbindelse till en annan aktör som bedriver järnvägstrafik, om endast ett företag erbjuder dessa tjänster och tjänsterna inte i annat fall kan ordnas på ett rimligt sätt. Om tjänsternas tillgänglighet skall förhandlas och om deras utnyttjande avtalas med serviceproducenterna. Serviceproducenten har rätt att ta ut avgifter för sina tjänster. Avgifterna skall vara desamma för alla järnvägsföretag samt rimliga i förhållande till de kostnader som tjänsterna orsakar.

Sådana tjänster kan utgöra bl.a. användningen av följande tjänster:

- företagets elöverföringsanordningar
- bränsletankningsanordningar
- passagerarstationer
- godstrafikterminaler
- rangerbangårdar
- rangeringsanordningar
- depåsidospår
- utrymme och anordningar för service och underhåll av rörlig materiel
- övrig teknisk utrustning (bl.a. sandningsutrustning, el- och vattenuttag för rörlig materiel, strålningsmätare för vagnarna, anordningar för mätning av cisternvagnarnas påfyllningsgrad, anordningar för vägning av vagnarna och anordningar för testning av bromsar) samt
- utbildningstjänster för personal som arbetar med trafiksäkerhetsuppdrag



## 6 Banavgiften

### 6.1 Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar

Den rättsliga grunden för fastställandet av banavgiften och banskatten beskrivs i järnvägslagen (555/2006), ibanskattelagen(605/2003)ochikommunikationsministeriets förordning om banavgiftens grunddel (756/2006).

Till banavgiftens grunddel hör minimipaketet för tillträdestjänster (beskrivs i punkt 5.2) inklusive bantillträdestjänster och spårförbindelser på statens bannät.

### 6.2 Banavgiftssystemet

Banavgiftssystemet skall ändras. Den grundläggande principen är fortfarande att Trafikverket skall av järnvägsoperatörerna på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor uppbära banavgiftens grunddel för minimipaketet för tillträdestjänsterna samt för spårförbindelserna till tjänsterna för utnyttjande av bannätet enligt hur de utnyttjas. Banavgiftens grunddel baserar sig alltid på de kostnader som direkt orsakas av järnvägstrafiken. Banskatten består av miljö- och tilläggsavgifter enligt kapacitets- och banavgiftsdirektivet. I miljöavgiften kan man beakta de kostnader som uppstår av tågets miljöpåverkan. Tilläggsavgift kan uppbäras för att fullständigt täcka kostnaderna som uppkommit i samband med användningen av infrastrukturen. För banavsnittet Kervo–Lahtis uppbärs dessutom investeringsskatt till 31.8.2021 för att täcka de långsiktiga investeringskostnaderna.

### 6.3 Banavgiftens storlek

Banavgiften består av avgifterna i tabell 2 nedan.

Tabell 2. Banavgiften

Grundavgiften	Godstrafik 0,1350 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,1308 cent/bruttotonkilometer
Banskatten	Godstrafik - eldriven 0,05 cent/bruttotonkilometer - dieseldriven 0,1 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,01 cent/bruttotonkilometer
Investeringsskatt (gäller banavsnittet Kervo–Lahtis)	Godstrafik 0,5 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,5 cent/bruttotonkilometer

### 6.4 Incitamentssystem för bästa möjliga utförande

För att främja en effektiv användning av bannätet och punktlig järnvägstrafik samt för att minska driftsstörningar orsakade av järnvägstrafiken och banhållningen, uppmanas järnvägsoperatörerna och Trafikverket att begränsa de störningar deras verksamhet ger upphov till och att förbättra användningseffektiviteten av bannätet med ett incitamentssystem.

Järnvägsoperatören skall betala ersättning till Trafikverket, om järnvägsoperatörens trafik avsevärt avviker från den beviljade bankapaciteten av en orsak som beror av honom och om detta har en negativ effekt på järnvägssystemets funktion. Trafikverket skall betala ersättning till järnvägsoperatören om tillgängligheten till bannätet på grund av trafikstörningar som beror av Trafikverket avviker avsevärt från den bankapacitet som beviljats järnvägsoperatören och om detta har en negativ effekt på järnvägssystemets funktion. I användningsavtalet för bannätet överenskomms grunderna för ersättningarna och själva ersättningarna.

### 6.5 Ändringar i banavgiften

Banavgiftssystemet förnyas. På sin webbplats redogör Trafikverket för principerna för gällande banavgiftssystemet och banavgiftens storlek.

### 6.6 Debitering av banavgiften

Banavgiften betalas åt Trafikverket enligt debitering för varje kalendermånad i efterskott på basis av de transporter som genomförts.

Vid tidpunkten för publicering av nätbeskrivningen var noggrannare information om banavgiften och adressuppgifterna för den avdelning på Trafikverket, dit järnvägsföretaget meddelar trafikeringsmängderna, inte ännu kända. Informationen uppdateras på Trafikverkets webbplats.

Trafikverket förutsätter inte några säkerheter för erläggandet av banavgifterna, men banavgifterna och de övriga avgifterna i samband med den kan utmätas utan dom eller beslut.



## Index

Ad hoc -ansökan	29
Ansökan om bankapacitet	16, 27–28
Avtal om utnyttjande av bannätet	14–16
Axeltrycken	22, 100–108
Banarbeten	8, 31, 115–119
Banavgift	34
Bannätet	18–26
Bannätets egenskaper	22
Banskatt	34
Brådskanie bankapacitet	14, 27–29
Elektrifiering	22, 24–25, 99, 108
Farliga ämnen	16, 24, 31
Förslag till fördelning av bankapacitet	29
Förutsättningar för tillgång till bannätet	13–17
Gränsstationer	18, 89
Hastighet	22, 100–107, 114–116
Järnvägslinjerna	10, 18
Kommunikationsministeriet	8, 13, 24, 32
Koncession	14–15
Lutning	22
Metervikterna	22
Miljöskydd	24, 26
Museitrafik	12–14, 28–29
Olyckor	23, 32
OSS-verksamhet	8, 10
Prioritetsordning för bankapacitet	29–30
RAIL	23, 126
RailNetEurope	10–11
Ramavtal	16
Regleringsorgan	7, 29
Spårvidd	18
Störningar	31–32
Säkerhetsintyg	13–15, 17
Säkerhetssystemen	22, 109–113
Särskild bankapacitet	24
TEN-nätet	21
Tidtabellsförslag	28–29
Tidtabellsperiod	3, 8, 28
Tilldelning av bankapacitet	27–32
Tjänster	25, 33
Trafikbegränsningar	24–25, 114–118
Trafikledning	12, 16, 22–23, 25
Trafikplatser	18–20, 36–89
Trafiksäkerhetsverket	7–10, 12–17, 23, 29
Trafiksäkerhetskommunikation	22–23
Utvecklingsplaner för bannätet	26
Överbelastad bankapacitet	29–30

# Bilaga 1

## Infrastrukturregister

### Anteckningar:

On	"ja"
—	"nej"
AC2	elektrifieringssystem 25 kV / 50 Hz
ATC	Automatisk tågkontroll

### Kolumnerna i tabellen:

- **Knutpunkt i bannätet** – trafikplats där spårtrafiken kan ändra rutt.
- **Banans längd** utgör avståndet mellan bannätets knutpunkter.
- **Största lutning** anger den största lutningen på ett 1200 meter långt avsnitt.
- **Elektrifieringssystem** anger elektrifierade bansträckor.
- **Linjeblockerad eller fjärrstyrd sträcka** anger vilka bansträckor som är försedda med automatiskt signal-system.
- **Automatisk tågkontroll** anger vilka bansträckor som är utrustade med ATC.
- **ERTMS** anger huruvida bansträckan är försedd med sameuropeiskt signalsystem och radionätet GSM-R.
- **ATC-kodning av lutande tåg** anger vilka bandelar som utrustats med ATC så att man med lutande tåg kan köra med högre hastighet i kurvor än med andra tåg.
- **Radiosystem** anger digital (GSM-R) kommunikation-utrustning som är i bruk mellan föraren och trafik-ledningen.



Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings- systemet	Linjeblockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient ‰	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Helsinki päärautatieasema	Kerava asema	29	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kerava asema	Hyvinkää	29	7,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Hyvinkää	Riihimäki asema	12	7,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kerava asema	Vuosaari	19	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kerava asema	Sköldvik	27	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kerava asema	Hakosilta	65	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Hyvinkää	Lohja	64	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Lohja	Karjaa	35	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Lohja	Lohjanjärvi	4	15,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Helsinki päärautatieasema	Huopalahti	6	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Huopalahti	Vantaankoski	9	11,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Huopalahti	Kirkkonummi	31	10,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kirkkonummi	Karjaa	49	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Karjaa	Hanko asema	50	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Karjaa	Turku päärautatieasema	107	12,7	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Turku päärautatieasema	Turku satama	3	7,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Riihimäki asema	Toijala	76	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Toijala	Turku päärautatieasema	128	10,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Toijala	Tampere asema	40	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Toijala	Valkeakoski	18	8,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Turku päärautatieasema	Raisio	8	7,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Raisio	Naantali	6	9,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Raisio	Uusikaupunki	57	9,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Uusikaupunki	Hangonsaari	3	11,5	—	—	—	—	—	GSM-R
Tampere asema	Lielähti	6	9,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Lielähti	Kokemäki	91	12,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kokemäki	Kiukainen	13	9,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kiukainen	Rauma	34	9,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kiukainen	Säkylä	19	9,0	—	—	—	—	—	—
Kokemäki	Pori	38	9,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Pori	Mäntyluoto	21	5,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Pori	Ruosnemi	8	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Mäntyluoto	Tahkoluoto	11	5,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Lielähti	Parkano	69	10,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings- systemet	Linjeblockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient ‰	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Niinisalo	Parkano	42	10,0	—	—	—	—	—	—
Parkano	Kilniö	17	9,5	—	—	—	—	—	—
Parkano	Seinäjoki asema	84	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Riihimäki asema	Hakosilta	48	8,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Hakosilta	Lahti	11	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Lahti	Loviisan satama	77	12,0	—	—	—	—	—	—
Lahti	Heinola	38	12,0	—	—	—	—	—	—
Lahti	Mukkula	7	15,0	—	—	—	—	—	—
Lahti	Kouvola asema	61	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Luumäki	59	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Juurikorpi	33	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Juurikorpi	Kotka asema	18	8,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kotka asema	Kotkan satama	1	0,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kotka Hovinsaari	Kotka Mussalo	5	6,0	AC2	—	ATP	—	—	GSM-R
Juurikorpi	Hamina	19	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Kuusankoski	10	9,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Mynttilä	86	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Mynttilä	Ristiina	21	12,5	—	—	—	—	—	—
Mynttilä	Otava	20	10,0	AC2	On	ATP	—	On	—
Otava	Otavan satama	2	22,5	—	—	—	—	—	GSM-R
Otava	Pieksämäki asema	86	11,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Luumäki	Vainikkala asema	33	8,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Luumäki	Lappeenranta	27	9,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Lappeenranta	Mustolan satama	18	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Lappeenranta	Imatra tavara	39	9,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Imatra tavara	Imatrankoski-raja	10	11,0	—	—	—	—	On	GSM-R
Imatra tavara	Parikkala	60	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Pieksämäki asema	Huutokoski	31	11,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Huutokoski	Savonlinna	75	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Savonlinna	Parikkala	59	12,0	—	On	ATP	—	—	—
Parikkala	Säkäniemi	93	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Niirala-raja	Säkäniemi	33	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Säkäniemi	Joensuu asema	37	10,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Joensuu asema	Ilomantsi	71	12,0	—	—	—	—	—	—



Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings- systemet	Linjeblockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient ‰	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Joensuu asema	Viinijärvi	32	9,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Huutokoski	Varkaus	18	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Varkaus	Kommila	6	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Varkaus	Viinijärvi	101	11,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Joensuu asema	Uimaharju	50	17,6	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Uimaharju	Liekša	54	11,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Liekša	Pankakoski	6	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Liekša	Nurmes	56	12,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Nurmes	Vuokatti	85	11,5	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	Lahnaslampi	12	10,0	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	Kontiomäki	24	10,5	—	—	—	—	—	GSM-R
Pieksämäki asema	Suonenjoki	38	9,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Suonenjoki	Iisvesi	6	10,0	—	—	—	—	—	—
Suonenjoki	Siiinjärvi	76	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Siiinjärvi	Sysmäjärvi	99	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Siiinjärvi	Iisalmi	60	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Iisalmi	Murtomäki	62	12,7	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Murtomäki	Otanmäki	25	11,0	—	—	—	—	—	—
Murtomäki	Kajaani	20	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Murtomäki	Vartius	95	11,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Vartius	Vartius-raja	2	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kontiomäki	Pesioykylä	74	12,0	—	—	—	—	—	—
Pesioykylä	Ämmänsaari	18	12,0	—	—	—	—	—	—
Tampere asema	Orivesi	40	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Orivesi	Vilppula	47	12,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Vilppula	Mänttä	8	5,0	—	—	—	—	—	—
Vilppula	Haapamäki	26	12,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Haapamäki	Selinäjoen asema	118	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Haapamäki	Jyväskylä	77	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Orivesi	Jämsä	56	12,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Jämsä	Kaipola	7	12,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Jämsä	Jämsänkoski	4	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Jämsänkoski	Jyväskylä	52	10,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Jyväskylä	Äänekoski	47	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Äänekoski	Haapajärvi	164	10,5	—	—	—	—	—	—

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulun- valvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radio- järjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings- systemet	Linjeblockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontrol		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line [km]	Max. gradient %	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	Radio system
Jyväskylä	Pieksämäki asema	80	12,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Seinäjoen asema	Kaskinen	112	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Seinäjoen asema	Vaasa	75	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Vaasa	Vaskiluoto	5	1,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Iisalmi	Pyhäkumpu erkanemisvaihte	63	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Pyhäkumpu erkanemisvaihte	Pyhäkumpu	3	3,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Pyhäkumpu erkanemisvaihte	Haapajärvi	36	9,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Haapajärvi	Ylivieska	55	8,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Seinäjoen asema	Pännäinen	101	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Pännäinen	Pietarsaari	10	6,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Pietarsaari	Alholma	4	3,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Pännäinen	Kokkola	33	7,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kokkola	Ykspihlaja	5	10,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Kokkola	Ylivieska	79	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Ylivieska	Tuomioja	68	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Tuomioja	Raahen	28	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Raahen	Rautaruukki	9	10,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Tuomioja	Oulu asema	54	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Oulu asema	Kontiomäki	166	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Oulu asema	Kemi	105	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kemi	Ajos	9	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Kemi	Laurila	7	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Laurila	Tornio	19	7,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Laurila	Rovaniemi	106	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Rovaniemi	Kemijärvi	85	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kemijärvi	Isokylä	7	5,5	—	—	—	—	—	GSM-R
Isokylä	Kellosele	72	12,5	—	—	—	—	—	—
Tornio	Tornio-raja	3	4,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Tornio	Royttä	8	8,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Tornio	Kolari	183	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Sysmäjärvi	Vuonos	7	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Vinijärvi	Sysmäjärvi	13	7,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Murtomäki	Taivasaari	24	12,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kajaani	Lamminniemi	3	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Kajaani	Kontiomäki	26	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R



# Bilaga 2

## Register över järnvägens trafikplatser

### Teckenförklaringar

( ) i perrongkolumnerna	Trafikverket underhåller ej perrongen
K	Ja
Y	Ja, privat
K i trafikledningskolumnerna	Fjärrstyrd
M i trafikledningskolumnerna	Manuell

### Kolumnerna i tabellen

- **Trafikplatsens namn** är det officiella namnet som används i samband med trafiksäkerhetsuppgifter.
- **Det andra namnet** är trafikplatsens namn på Finlands andra officiella språk. Det andra namnet är i allmänhet svenskt, endast i Sköldvik är det finska namnet Kilpilahti undantagsvis det andra namnet på grund av ortens nuvarande språkförhållanden.
- **Km Helsingfors** anger trafikplatsens avstånd från Helsingfors gamla, vid det här laget rivna stationsbyggnad, uppmätt enligt bankilometersystemet. Enligt detta system har alla element på banan upprättats.
- **Kommun** är den kommun där trafikplatsen är belägen.
- **Trafikledning** anger om det tekniskt sett är möjligt att leda tågtrafiken manuellt eller fjärrstyrt. Kolumnen anger inte att trafikledningstjänster regelbundet finns att tillgå.
- **Privata spåranläggningar** anger att det på trafikplatsen finns minst en anslutning till ett spår i privat (alla utom Trafikverket) ägo eller administration.
- **Möjlighet till växlingsarbete** anger att spåranläggningarna på trafikplatsen har en sådan form att det går att byta lok till andra ändan av vagnskön, utan att växlingsrörelsen behöver gå via huvudspåret som korsar trafikplatsen.
- **Kortaste och längsta perronglängd** anger persontrafikperrongernas kortaste respektive längsta längd på trafikplatsen. Ett persontåg bör inte vara längre än den perrong som det stannar vid. Om perrongens längd står inom parentes ( ), betyder det att perrongen inte underhålls av Trafikverket och att trafikeringen sker på trafikutövaans ansvar.
- **Perronghöjd** anger persontrafikperrongernas formella höjd räknat från rälsytan.

- **Dimensionerande spårlängd** anger det längsta spåret på trafikplatsen näst efter huvudspåret. Spårlängden är uppmätt så att den gäller i vardera färdriktningen.
- **Tillgång till elström** anger på vilken trafikplats det finns tillgång till 400 V eller 1500 V elström, närmast för matning av el till vagnar eller arbetsmaskiner.
- **Sidoperrong** anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens sida samt längsta perronglängden på trafikplatsen.
- **Perrong i ändan av banan** anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens ända (kombinerade transporter).
- **Lastning i samma plan** anger på vilka trafikplatser det finns plats att utföra lastning av godsvagnar i samma plan som spåret. Ett typiskt exempel är lastning av råvirke från bil eller bangårdens mellanlager i öppen godsvagn.
- **Lyftkran** anger på vilka trafikplatser det är möjligt att använda lyftkran för lastning av vagnar samt lyftkranens maximala bärkraft. Trafikverket erbjuder inte servicen i fråga.
- **Bränsle** anger på vilka trafikplatser det finns bränsledistribution. Trafikverket erbjuder inte servicen i fråga.
- **Persontrafik** anger på vilka trafikplatser det finns möjligheter att idka persontrafik.
- **Godstrafik** anger på vilka trafikplatser det finns möjligheter att idka godstrafik.

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ahvenus		Ahv	270+960	Lielanti–Kokemäki	Kokemäki	K		
Airaksela		Arl	436+985	Pieksämäki–Kontiomäki	Kuopio	K	K	K
Aittaluoto		Atl	328+220	Pori–Ruosniemi	Pori		K	
Ajos		Ajo	867+100	Kemi–Ajos	Kemi		K	K
Alapitkä		Apt	505+840	Pieksämäki–Kontiomäki	Lapinlahti	K		K
Alavus		Alv	373+445	Orivesi–Seinäjoki	Alavus	K		K
Alholma	Alholmen	Alh	532+570	Pietarsaari–Alholma	Pietarsaari		K	K
Alvajärvi		Avi	551+033	Äänekoski–Haapajärvi	Pihti-pudas			K
Arola		Aro	707+668	Kontiomäki–Vartius-raja	Hyrynsalmi	K		K
Dragsvik		Dra	171+180	Karjaa–Hanko	Raasepori	K		K
Dynamiittivaihde		Dmv	199+185	Karjaa–Hanko	Hanko		K	K
Elijärvi		Eli	870+536	Lautiosaari–Elijärvi	Keminmaa		K	K
Eläinpuisto-Zoo		Epz	338+751	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri			
Eno		Eno	660+170	Joensuu–Nurmes	Joensuu	K		K
Ervelä		Erv	118+777	Helsinki päärautatieasema–Turku satama	Salo	K		
Eskola		Ela	603+762	Seinäjoki–Oulu	Kannus	K		K
Espoo	Esbo	Epo	20+600	Helsinki päärautatieasema–Turku satama				
Esso		Esso	267+417	Uusikaupunki–Hangonsaari	Espoo	K	K	
Haapajärvi		Hpj	649+205	Isalmi–Ylivieska,	Uusikaupunki			
				Äänekoski–Haapajärvi	Haapajärvi	K	K	K
Haapakoski		Hps	393+460	Pieksämäki–Kontiomäki	Pieksämäki	K		K
Haapamäen kylästämö		Hmk	304+940	Orivesi–Seinäjoki	Keuruu		K	
Haapamäki		Hpk	300+235	Haapamäki–Jyväskylä,				
				Orivesi–Seinäjoki	Keuruu	K	K	K
Haarajoki		Haa	39+567	Kerava–Hakosilta	Järvenpää	K		
Hakosilta		Hlt	119+540	Riihimäki–Kouvola,				
				Kerava–Hakosilta	Hollola	K		
Haksi	Hax	Hsi	56+737	Olli–Porvoo	Porvoo			



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen- ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Hamina	Fredrikshamn	Hma	243+626	Juurikorpi–Hamina	Hamina	M	K	K
Hammaslahti		Hsl	602+199	Kouvola–Joensuu	Joensuu	K		K
Hanala	Hanaböle	Hna	21+394	Helsinki päärautatieasema–Riihimäki	Vantaa	K		
Hangonsaari		Hgs	269+655	Uusikaupunki–Hangonsaari	Uusikaupunki		K	K
Hanhikoski		Hnh	1047+083	Laurila–Kemijärvi	Kemijärvi			K
Hankasalmi		Hks	418+089	Jyväskylä–Pieksämäki	Hankasalmi	K	K	K
<b>HANKO</b>		<b>Han</b>	–	<b>Karjaa–Hanko</b>		<b>M</b>		
<i>Hanko asema</i>	<i>Hangö</i>	<i>Hnk</i>	<i>207+119</i>		<i>Hanko</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Hanko tavara</i>		<i>Hnkt</i>	<i>206+350</i>		<i>Hanko</i>			<i>K</i>
<i>Hanko-Pohjoinen</i>	<i>Hangö Norra</i>	<i>Hkp</i>	<i>205+935</i>		<i>Hanko</i>			
Harjavalta		Hva	295+542	Kokemäki–Pori	Harjavalta	K	K	K
Harju		Hj	201+643	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		K
Harviala		Hrv	99+456	Riihimäki–Tampere	Janakkala	K		
Haukipudas		Hd	775+159	Oulu–Laurila	Haukipudas	K		K
Haukivuori		Hau	344+437	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K		K
<b>HAUSJÄRVI</b>		<b>Hjr</b>	–	<b>Riihimäki–Kouvola</b>		<b>K</b>		<b>K</b>
<i>Hausjärvi tavara</i>		<i>Has</i>	<i>85+765</i>		<i>Hausjärvi</i>			
<i>Oitti</i>		<i>Oi</i>	<i>86+809</i>		<i>Hausjärvi</i>			
Haviseva		Hvs	208+135	Tampere–Jyväskylä	Kangasala	K		
Heikkilä		Hek	34+856	Helsinki päärautatieasema– Turku satama				
Heinola		Ha	167+607	Lahti–Heinola	Kirkkonummi	K		K
Heinoo		Hno	237+965	Lielähti–Kokemäki	Heinola	M	K	
Heinävaara		Häv	648+408	Joensuu–Ilomantsi	Sastamala	K		K
Heinävesi		Hnv	468+143	Pieksämäki–Joensuu	Joensuu			
					Heinävesi	K		K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
HELSINKI		Hel	-	Helsinki päärautatieasema – Turku satama, Helsinki päärautatieasema – Riihimäki		M		
Helsinki päärautatieasema	Helsingfors Central Station	Hki	0+159		Helsinki			K
Pasila alapiha		Psia	3+193		Helsinki			K
Pasila asema	Böle	Ps/	3+230		Helsinki			
Ilmala asema		Ila	4+434		Helsinki			
Helsinki Kivihaka	Stenhagen	Khk	4+701		Helsinki			
Pasila tavara		PsIt	4+748		Helsinki		K	K
Ilmala ratapiha		Ilr	4+950		Helsinki		K	K
Käpylä	Kottby	Käp	5+685		Helsinki			
Oulunkylä	Äggelby	Olk	7+399		Helsinki		K	
Herrala		Hr	115+790	Riihimäki–Kouvola	Hollola			
Hiekkaharju	Sandkulla	Hkh	17+109	Helsinki päärautatieasema – Riihimäki	Vantaa			
Hiirola		Hir	318+957	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K		
Hikiä		Hk	79+743	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi		K	
Hiliosensalmi		Hls	233+344	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		
Hinthaara	Hindhår	Hh	52+150	Olli–Porvoo	Porvoo			K
Hirvineva		Hvn	715+500	Seinäjoki–Oulu	Liminka	K		K
Humpilla		Hp	188+776	Toijala–Turku päärautatieasema	Humppila	K	K	
Huopalahti	Hoplax	Hpl	6+375	Huopalahti–Vantaankoski, Helsinki päärautatieasema – Turku satama				
					Helsinki	K		
Huutokoski		Hko	406+988	Huutokoski–Savonlinna, Pieksämäki–Joensuu	Joroinen	K	K	
Hyrynsalmi		Hys	704+601	Kontiomäki–Ämmänsaari	Hyrynsalmi	M		K
Hyvinkää	Hyvinge	Hy	58+792	Hyvinkää–Karjaa, Helsinki päärautatieasema – Riihimäki	Hyvinkää	K	K	K
Hämeenlinna	Tavastehus	Hi	107+559	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna	K	K	K
Härnä		Hm	472+940	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		K



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Höijäkkä		Höi	765+261	Joensuu–Nurmes	Nurmes		K	K
li		li	789+165	Oulu–Laurila	li	K		K
Isalmen teollisuuskylä		ltk	553+182	Isalmi–Ylivieska	Isalmi		K	
Isalmen teollisuusraiteet	Keveli	ltr	548+611	Pieksämäki–Kontiomäki	Isalmi		K	K
Isalmi	Idensalmi	llm	550+371	Pieksämäki–Kontiomäki, Isalmi–Ylivieska	Isalmi	M	K	K
Isvesi		lsv	420+124	Suonenjoki–Isvesi	Suonenjoki		K	K
Ittälä		lta	129+253	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna			
Ilomantsi	Ilomants	llo	695+203	Joensuu–Ilomantsi	Ilomantsi	M	K	K
IMATRA		Ima	326+542	Imatra tavara–Imatrankoski-raja, Kouvola–Joensuu	Imatra	M	K	K
Imatra asema		Imr	323+977		Imatra			
Imatra tavara		Imt	326+542		Imatra		K	K
Imatrankoski		Imk	331+267		Imatra		K	K
Pelkola		Pa	335+672		Imatra		K	K
Imatrankoski-raja		Imkr	337+095	Imatra tavara–Imatrankoski-raja	Imatra			
Inha		In	341+367	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri			k
Inkeroinen		lkr	212+842	Kouvola–Kotka	Kouvola	K	K	K
Inkoo	Ingå	lko	70+620	Helsinki päärautatieasema–Turku satama	Inkoo	K		K
Isokangas		lsg	431+759	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Parkano		K	
Isokylä		lkä	1062+829	Kemijärvi–Kelloseleä	Kemijärvi	M	K	K
Isokyrö	Storkyro	lky	447+488	Seinäjoki–Vaasa	Isokyrö	K		K
Jalasjärvi		Jal	309+871	Tampere–Seinäjoki	Jalasjärvi	K		K
Jepua	Jeppo	Jpa	495+784	Seinäjoki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen- ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
JOENSUU		Joe	-	Pieksämäki-Joensuu, Kouvola-Joensuu, Joensuu-Nurmes, Joensuu-Ilomantsi		M	K	K
Joensuu Sulkulahti		Sul	622+650		Joensuu			K
Joensuu Peltola		Plt	623+540		Joensuu		K	K
Joensuu asema		Jns	624+313		Joensuu		K	K
Jokela		Jk	47+937	Helsinki päärautatieasema-Riihimäki	Tuusula	K		K
Joroinen	Jorois	Jor	414+617	Huutokoski-Savonlinna	Joroinen			K
Jorvas		Jrs	32+322	Helsinki päärautatieasema-Turku satama				
Joutseno		Jts	305+826	Kouvola-Joensuu	Kirkkonummi			
Joutsijärvi		Jsj	1082+855	Kemijärvi-Kelloseikä	Lappeenranta	K	K	K
Juankoski		Jki	532+005	Siiinjärvi-Viinijärvi	Kemijärvi	M		K
Jukajärvi		Jkj	637+876	Joensuu-Ilomantsi	Juankoski	K	K	K
Jutila		Jut	94+620	Riihimäki-Kouvola	Joensuu			K
Juupajoki		Jj	246+580	Orivesi-Seinäjoki	Kärkölä	K		
Juurikorpi		Jri	224+898	Juurikorpi-Hamina, Kouvola-Kotka	Juupajoki			
Jyräkö		Jyr	165+774	Lahti-Heinola	Kotka	K	K	
Jyväskylä		Jy	377+435	Jyväskylä-Äänekoski, Tampere-Jyväskylä, Jyväskylä-Pieksämäki, Haapamäki-Jyväskylä	Heinola			
Jämsä		Jäs	284+084	Jämsä-Kaipola, Tampere-Jyväskylä	Jyväskylä	K	K	K
Jämsänkoski		Jsk	288+645	Tampere-Jyväskylä	Jämsä	K		K
Järvelä		Jr	103+606	Riihimäki-Kouvola	Jämsä	K	K	K
					Kärkölä	K	K	K



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen- ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
JÄRVENPÄÄ		Jvp	-	Helsinki päärautatieasema – Riihimäki		K		
Järvenpää asema	Träskända	Jp	36+802		Järvenpää		K	K
Saunakallio		Sau	38+846		Järvenpää			
Purola		Pur	40+665		Järvenpää	K		
Kaipiainen		Kpa	214+451	Kouvola–Joensuu	Kouvola	K	K	K
Kaipola		Kla	290+303	Jämsä–Kaipola	Jämsä		K	K
Kairokoski		Kko	423+184	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Parkano			K
Kaitjärvi		Kjr	228+609	Kouvola–Joensuu	Luumäki	K		
Kajaani	Kajana	Kaj	633+491	Pieksämäki–Kontiomäki, Kajaani–Lamminniemi				
				Haapamäki–Jyväskylä	Kajaani	K		K
Kaleton		Ktn	320+875	Lielahti–Kokemäki	Keuruu			
Kalkku		Kau	199+471	Pieksämäki–Kontiomäki	Tampere	K	K	
Kalliovarasto		Kao	644+770	Huutokoski–Savonlinna	Kajaani		K	
Kallisiahti		Kll	465+822	Kouvola–Pieksämäki	Savonlinna			K
Kalvitsa		Ksa	330+605	Seinäjoki–Oulu	Mikkeli	K		K
Kangas		Kgs	642+466	Huopalahti–Vantaankoski	Ylivieska	K		K
Kannelmäki	Gamlas	Kan	9+300	Äänekoski–Haapajärvi	Helsinki	K		
Kannonkoski		Ksi	488+694	Seinäjoki–Oulu	Kannonkoski	M		K
Kannus		Kns	591+582	Tampere–Seinäjoki	Kannus	K		K
Karhejärvi		Krr	224+902	Seinäjoki–Oulu	Ylöjärvi	K		K
Karhukangas		Khg	621+508	Hyvinkää–Karjaa, Karjaa–Hanko, Helsinki päärautatieasema – Turku satama	Ylivieska	K		
Karjaa	Karis	Kr	87+058	Lielahti–Kokemäki	Raasepori	K	K	K
				Toijala–Turku päärautatieasema	Sastamala	K		K
Karkku		Kru	230+733	Seinäjoki–Kaskinen	Aura	K		
Karviainen		Kar	247+320	Kouvola–Joensuu	Kaskinen	K	K	K
Kaskinen	Kaskö	Ksk	530+522		Kouvola	K		
Kattilaharju		Kth	205+556					

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kauhajoki		Kji	472+720	Seinäjoeki–Kaskinen	Kauhajoki	K		
Kauhava		Kha	455+728	Seinäjoeki–Oulu	Kauhava	K	K	K
<b>KAUKLAHTI</b>		<b>Kal</b>	-	<b>Helsinki päärautatieasema–Turku satama</b>		<b>K</b>		
<i>Kaukilahti asema</i>	<i>Köklax</i>	<i>Klh</i>	<i>24+277</i>		<i>Espoo</i>			<i>K</i>
<i>Mankki</i>	<i>Mankby</i>	<i>Mnk</i>	<i>25+401</i>		<i>Kirkkonummi</i>		<i>K</i>	
Kaulinranta		Klr	963+350	Tornio–Kolari	Ylitornio	K		
Kauniainen	Grankulla	Kni	16+054	Helsinki päärautatieasema–Turku satama	Kauniainen	K	K	K
Kauppiplanmäki		Kpl	568+751	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K		K
Kausala		Ka	169+425	Riihimäki–Kouvola	Iitti			
Kauttua		Ktu	310+423	Kiukainen–Säkylä	Eura		K	K
Keitelepoija		Ktp	519+256	Äänekoski–Haapajärvi	Viitasaari	M		K
Kekomäki		Kek	79+288	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi	K		
Kello		Kej	336+692	Tampere–Jyväskylä	Jyväskylä	K	K	
Keikkämäki		Klk	399+992	Jyväskylä–Pieksämäki	Laukaa		K	
Kelloselkä		Kls	1135+115	Kemijärvi–Kelloselkä	Salla	M		K
Kemi		Kem	858+300	Oulu–Laurila, Kemi–Ajos	Kemi	K	K	K
Kemijärvi		Kjä	1056+399	Laurila–Kemijärvi, Kemijärvi–Kelloselkä	Kemijärvi	K	K	K
Kemira		Ker	495+600	Siilinjärvi–Viinijärvi	Siilinjärvi	K	K	
Kempele		Kml	741+075	Seinäjoeki–Oulu	Kempele	K		K
Kera		Kea	14+536	Helsinki päärautatieasema–Turku satama	Espoo			
<b>KERAVA</b>		<b>Kev</b>	-	<b>Kerava–Vuosaari, Kerava–Sköldvik, Kerava–Hakosilta, Helsinki päärautatieasema–Riihimäki</b>		<b>K</b>		
<i>Kerava asema</i>	<i>Kervo</i>	<i>Ke</i>	<i>28+869</i>		<i>Kerava</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kytömaa</i>		<i>Kyt</i>	<i>31+274</i>		<i>Kerava</i>			
Kerimäki		Klä	495+532	Savonlinna–Parikkala	Kerimäki	K		K



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kesälahti		Kti	428+003	Kouvola–Joensuu	Kesälahti	K		K
Keuruu		Keu	316+041	Haapamäki–Jyväskylä	Keuruu	K		K
Kihniö		Kiö	444+460	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Kihniö	M		
Kiljala	Kiala	Kla	60+013	Olli–Porvoo	Porvoo			
Kilo		Kil	13+035	Helsinki päärautatieasema–Turku satama	Espoo			K
Kilpua		Kua	668+910	Seinäjohti–Oulu	Oulainen	K		
Kinahmi		Knh	508+922	Siiinjärvi–Viinijärvi	Nilsjö		K	
Kinni		Kii	247+982	Kouvola–Pieksämäki	Mäntyharju	K		
Kirkkonummi	Kyrkslätt	Kkn	37+504	Helsinki päärautatieasema–Turku satama	Kirkkonummi	K		K
Kirkniemi	Gerknäs	Krn	136+261	Hyvinkää–Karjaa	Lohja	K	K	K
Kitee		Kit	460+016	Kouvola–Joensuu	Kitee	K	K	K
Kiukainen		Kn	297+395	Kokemäki–Rauma, Kiukainen–Säkylä	Eura	K	K	K
Kiuruvesi		Krv	583+990	Isalmi–Ylivieska	Kiuruvesi	K	K	K
Kivesjärvi		Kvj	878+147	Oulu–Kontiomäki	Paltamo	K		
Kohtavaara		Koh	776+308	Joensuu–Nurmes	Nurmes			
Koivu		Kvu	923+373	Laurila–Kemijärvi	Tervola	K		K
Koivuhovi	Björkgård	Kvh	17+861	Helsinki päärautatieasema–Turku satama	Espoo			
Koivukylä	Björkby	Kvy	19+440	Helsinki päärautatieasema–Riihimäki	Vantaa			
Kokemäki	Kumo	Kki	284+442	Kokemäki–Rauma, Lielanti–Kokemäki, Kokemäki–Pori	Kokemäki	K		K
Kokkola	Karleby	Kok	551+441	Seinäjohti–Oulu, Kokkola–Yksphlaja	Kokkola	K	K	K
Kolari		Kli	1067+206	Tornio–Kolari	Kolari	K		K
Kolho		Klo	286+265	Orivesi–Seinäjohti	Mänttä–Vilppula		K	K
Kolppi	Källby	Kpi	525+100	Seinäjohti–Oulu	Pedersöre	K	K	K
Kommila		Kmm	429+700	Varkaus–Kommila	Varkaus		K	K
Komu		Kom	607+179	Isalmi–Ylivieska	Pyhäjärvi		K	

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kontiolahti		Khi	640+295	Joensuu–Nurmes	Kontiolahti	K		K
Kontiomäki		Kon	658+785	Pieksämäki–Kontiomäki, Kontiomäki–Ämmänsaari, Nurmes–Kontiomäki, Kontiomäki–Vartius-raja, Oulu–Kontiomäki				
Kopinä		Kop	203+540	Karjaa–Hanko	Paltamo	K	K	K
Koria		Kra	185+374	Riihimäki–Kouvola	Hanko		K	K
Korkeakoski		Kas	247+910	Orivesi–Seinäjoki	Kouvola		K	K
Korso		Krs	22+669	Helsinki päärautatieasema–Riihimäki	Juupajoki	K	K	K
Korvensuo		Ksu	50+500	Kerava–Hakosilta	Vantaa	K		
Koskenkorva		Kos	442+447	Seinäjoki–Kaskinen	Mäntsälä	M	K	K
<b>KOTKA</b>		<b>Kot</b>	–	<b>Kouvola–Kotka, Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo</b>	Ilimajoki	<b>M</b>		
Kotka Hovinsaari		Hos	240+400		Kotka		K	K
Kotka tavara		Ktt	240+870		Kotka			K
Paimenportti		Pti	241+450		Kotka			
Kotka asema		Kta	242+775		Kotka		K	K
Kotkan satama		Kts	243+579		Kotka		K	K
Kotka Mussalo		Mss	247+057		Kotka		K	K
<b>KOUVOLA</b>		<b>Kvl</b>	–	<b>Kouvola–Pieksämäki, Riihimäki–Kouvola, Kouvola–Kotka, Kouvola–Kuusankoski</b>				
Kouvola asema		Kv	191+540		Kouvola	<b>M</b>	K	K
Kouvola lajittelu		Kvla	192+570		Kouvola		K	K
Kouvola tavara		Kvt	194+050		Kouvola		K	K
Kouvola Oikoraide		Oik	194+460		Kouvola		K	K
Kullasvaara		Kuv	197+300		Kouvola			
Kovioki		Koi	508+925	Seinäjoki–Oulu	Kouvola			
Kruunupy	Kronoby	Kpy	537+585	Seinäjoki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		
					Kruunupy	K	K	K



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen- ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kuivasjärvi		Kis	276+327	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		K
<b>KUOPIO</b>		<b>Kpo</b>	–	<b>Pieksämäki–Kontiomäki</b>		<b>M</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Kuopio asema</i>		<i>Kuo</i>	<i>464+590</i>		<i>Kuopio</i>			<i>K</i>
<i>Kuopio tavarat</i>		<i>Kuot</i>	<i>465+500</i>		<i>Kuopio</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Kurkimäki		Krm	444+074	Pieksämäki–Kontiomäki	Kuopio	K		K
Kursu		Kuu	1095+034	Kemijärvi–Kellosekä	Salla	M		K
Kuurila		Ku	138+769	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna	K		
Kuusankoski		Kuk	199+290	Kouvola–Kuusankoski	Kouvola	M	K	K
Kylälahti		Kyn	742+945	Joensuu–Nurmes	Lieska			
Kymi	Kymmene	Ky	233+449	Kouvola–Kotka	Kotka	M	K	K
Kyminlinna		Kln	237+352	Kouvola–Kotka	Kotka			
Kyrö		Kö	232+878	Toijala–Turku päärautatieasema	Karinainen	K		K
Kyrölä		Krö	34+387	Helsinki päärautatieasema–Riihimäki	Järvenpää			
Kälviä	Kelviä	Klv	568+144	Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K		K
Köykkäri		Kök	486+491	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		
Lahdenperä		Lpr	267+080	Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K		
Lahnaslampi		Lhn	881+053	Vuokatti–Lahnaslampi	Sotkamo		K	K
Lahti	Lahtis	Lh	130+335	Lahti–Loviisan satama, Riihimäki–Kouvola, Lahti–Mukkula, Lahti–Heinola				
					Lahti	K	K	K
Laihia	Laihela	Lai	468+916	Seinäjoki–Vaasa	Laihia	K		K
Lakiala		Lak	209+214	Tampere–Seinäjoki	Viiojärvi	K		K
Lamminkoski		Lmk	268+785	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		
Lamminniemi		Lam	636+664	Kajaani–Lamminniemi	Kajaani		K	K
Lapinjärvi	Lapträsk	Lpj	185+432	Lahti–Loviisan satama	Lapinjärvi	M		K
Lapinlahti		Lna	525+606	Pieksämäki–Kontiomäki	Lapinlahti	K		K
Lapinneva		Lpn	415+621	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Parkano			K
Lappeenranta	Villmanstrand	Lr	287+726	Kouvola–Joensuu, Lappeenranta–Mustolan satama	Lappeenranta	K	K	K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Lappila		Laa	97+695	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä			
Lappohja	Lappvik	Lpo	189+639	Karjaa–Hanko	Hanko	K	K	K
Lapua	Lappo	Lpa	441+094	Seinäjohti–Oulu	Lapua	K	K	K
Larvakytö		Lyö	333+057	Tampere–Seinäjohti	Seinäjohti	K		
Laukaa		Lau	401+193	Jyväskylä–Äänekoski	Laukaa	K		
Laurila		Lla	865+776	Laurila–Tomio-rajä, Oulu–Laurila, Laurila–Kemijärvi	Keminmaa	K		K
Lauritsala		Lrs	292+240	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Lautiosaari		Li	863+064	Oulu–Laurila, Lautiosaari–Eläjärvä	Kemi	K		
Leikola		Lkl	276+011	Kouvola–Pieksämäki	Hirvensalmi	K		
Lempäälä		Lpä	165+810	Riihimäki–Tampere	Lempäälä	K		
Leppäkoski		Lk	87+830	Riihimäki–Tampere	Janakkala	K		
Leppävaara	Alberga	Lpv	11+249	Helsinki päärautatieasema–Turku satama	Espoo	K		K
Leteensuo		Lts	123+554	Riihimäki–Tampere	Hattula	K		
Liekša		Lis	728+122	Joensuu–Nurmes, Liekša–Pankakoski	Liekša	K	K	K
Liekšan teollisuuskylä		Ltk	728+847	Liekša–Pankakoski	Liekša		K	K
Lielähti		Llh	193+392	Lielähti–Kokemäki, Tampere–Seinäjohti	Tampere	K	K	K
Lievestuore		Lvt	402+191	Jyväskylä–Pieksämäki	Laukaa	K	K	K
Liminka	Limmingo	Lka	728+483	Seinäjohti–Oulu	Liminka	K	K	K
Lohiluoma		Luo	463+619	Seinäjohti–Kaskinen	Kurikka	K		K
Lohja	Lojo	Lo	122+965	Hyvinkää–Karjaa, Lohja–Lohjanjärvi	Lohja	K		K
Lohjanjärvi		Loj	128+036	Lohja–Lohjanjärvi	Lohja		K	K
Loimaa		Lm	208+870	Toijala–Turku päärautatieasema	Loimaa	K	K	K
Louhela	Klippsta	Loh	13+190	Huopalahti–Vantaankoski	Vantaa			
Loukolampi		Lol	360+013	Kouvola–Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Loviisan satama	Lovisa hamn	Lvs	207+209	Lahti–Loviisan satama	Loviisa	M	K	K
Luikonlahti		Lui	557+061	Siiinjärvi–Viinijärvi	Kaavi	K	K	K

BILAGA 2 Register över järnvägens trafikplatser/Trafikplatser



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växning
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Luoma	Bobäck	Lma	27+807	Helsinki päärautatieasema – Turku satama	Kirkkonummi			
Lusto		Lus	509+170	Savonlinna–Parikkala	Punkaharju			
Luumäki		Lä	250+540	Kouvola–Joensuu, Luumäki–Vainikkala-raja	Luumäki	K	K	K
Lähdemäki		Läh	79+373	Kerava–Hakosilta	Orimattila	K		
Länkipohja		Läp	255+980	Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K		
Maanselkä		Mlk	836+049	Nurmes–Kontiomäki	Soikamo	M		K
Maaria	St Marie	Mri	262+070	Toijala–Turku päärautatieasema	Turku	K		
Madesjärvi		Md	291+821	Tampere–Seinäjoki	Jalasjärvi	K		K
Majajärvi		Mjj	216+317	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Maimi	Malm	Ml	10+900	Helsinki päärautatieasema–Riihimäki	Helsinki	K		
Malminkartano	Malmgård	Mlo	10+730	Huopalahti–Vantaankoski	Helsinki			
Markkala		Mrk	403+737	Pieksämäki–Kontiomäki	Suonenjoki	K		
Martilaakso	Mårtensdal	Mri	14+010	Huopalahti–Vantaankoski	Vantaa	K		
Masala	Masaby	Mas	29+561	Helsinki päärautatieasema – Turku satama	Kirkkonummi			
Matkaneva		Mtv	562+059	Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K		
Mattila		Mat	159+906	Riihimäki–Tampere	Lempäälä	K		
Meltola	Mjölbolsta	Mel	149+851	Hyvinkää–Karjaa	Raasepori		K	
Metsäkansa		Msä	155+968	Toijala–Valkeakoski	Valkeakoski			K
Mikkeli	St Michel	Mi	305+165	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K	K	K
Misi		Mis	1021+256	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	M		K
Mommila		Mla	91+430	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi			
Muhos		Mh	788+424	Oulu–Kontiomäki	Muhos	K		K
Mukkula		Muk	140+012	Lahti–Mukkula	Lahti		K	K
Murtomäki		Mur	613+166	Murtomäki–Taivasaara, Murtomäki–Otanmäki, Pieksämäki–Kontiomäki	Kajaani	K	K	K
Mustio	Svartå	Mso	143+000	Hyvinkää–Karjaa	Raasepori			K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåraneläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Mustolan satama		Mst	296+720	Lappeenranta–Mustolan satama	Lappeenranta		K	
Muukko		Mko	297+112	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Muurame		Muu	324+768	Tampere–Jyväskylä	Muurame	K		K
Murola		Mul	948+494	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	K		K
Myllykangas		Mys	815+693	Oulu–Laurila	Ii	K		
Mylykoski		Mki	203+741	Kouvola–Kotka	Kouvola	K		
Mylymäki		My	333+721	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri			K
Mylyyoja		Myl	161+727	Lahti–Heinola	Heinola	K	K	K
Mynttilä		Myt	270+889	Kouvola–Pieksämäki, Mynttilä–Ristiina				
Mynämäki		Myn	229+607	Turku päärautatieasema–Uusikaupunki	Mäntylä	K		
Myrskylä	Mörskom	Myä	169+771	Lahti–Loviisan satama	Mynämäki	K		K
Myrskylä	Myrbacka	Myr	12+130	Huopalahti–Vantaankoski	Lapinjärvi			
Mäkkylä		Mäk	9+511	Helsinki päärautatieasema– Turku satama	Vantaa	K		
Mäntsälä		Mlä	59+210	Kerava–Hakosilta	Espoo			
Mäntä		Män	282+740	Vilppula–Mäntä	Mäntsälä	K		
Mäntylä		Mr	262+680	Kouvola–Pieksämäki	Mäntä–Vilppula		K	K
Mäntylä		Mn	342+020	Pori–Mäntylä	Mäntylä	K	K	K
Naantali	Nädendal	Nnl	213+193	Raisio–Naantali	Pori	M	K	K
Naarajärvi		Nri	449+862	Jyväskylä–Pieksämäki	Naantali		K	K
Nakkila		Nal	308+091	Kokemäki–Pori	Pieksämäki	K	K	K
Nastola		Nsl	146+150	Riihimäki–Kouvola	Nakkila		K	K
Niemenpää		Nmp	923+605	Tornio–Kolari	Nastola			
Niinimaa		Nii	383+155	Orivesi–Seinäjoki	Tornio	K		
Niinimäki		Nmä	172+534	Riihimäki–Kouvola	Alavus			
Niinisalo		Nns	386+215	Niinisalo–Parkano–Kihniö	Iitti	K		
Niirala		Nri	555+846	Niirala–raja–Säkämäki	Kankaanpää	M	K	K
Niirala–raja		Nrlr	554+080	Niirala–raja–Säkämäki	Tohmajärvi	M	K	K



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Niittyjahti	Nickby	Nth	613+475	Kouvola–Joensuu	Joensuu	K		
Nikkilä		Nlä	39+176	Kerava–Sköldvik	Sipoo			K
Nivala		Nvl	676+887	Isalmi–Ylivieska	Nivala	K		K
Nokia		Noa	204+004	Lielähti–Kokemäki	Nokia	K	K	K
Nummela		Nm	109+368	Hyvinkää–Karjaa	Vhti	K		
Nuppulinna		Nup	44+170	Helsinki päärautatieasema–Riihimäki	Tuusula			
Nurmes		Nrm	784+420	Nurmes–Kontiomäki, Joensuu–Nurmes	Nurmes	K	K	K
Närpiö	Närpes	När	518+255	Seinäjoen–Kaskinen	Närpiö			
Oheijmäki		Ohm	542+264	Pieksämäki–Kontiomäki	Isalmi			K
Olli		Olli	45+734	Olli–Porvoo, Kerava–Sköldvik	Porvoo	K	K	K
Ontola		Ont	631+177	Pieksämäki–Joensuu	Joensuu		K	K
Oimattila		Om	150+407	Lahti–Loviisan satama	Oimattila			K
Orivesi		Ov	228+276	Tampere–Jyväskylä, Orivesi–Seinäjoen	Orivesi	K		K
Orivesi keskusta		Ovk	231+512	Orivesi–Seinäjoen	Orivesi			
Otanmäki		Otm	638+822	Murtomäki–Otanmäki	Kajaani		K	K
Otava		Ot	290+521	Kouvola–Pieksämäki, Otava–Otavan satama	Mikkeli	K		K
Otavan satama		Ots	292+885	Otava–Otavan satama	Mikkeli		K	K
Oulainen		Ou	657+850	Seinäjoen–Oulu	Oulainen	K	K	K
OULU		Oul	-	Seinäjoen–Oulu, Oulu–Kontiomäki, Oulu–Laurila		M	K	K
Oulu Nokela	Uleåborg	Nok	750+030		Oulu		K	K
Oulu Oritkari		Ori	751+180		Oulu		K	K
Oulu tavara		Olt	751+360		Oulu		K	K
Oulu asema		Ol	752+778		Oulu			K
Oulu Tuira	Paimio	Tua	755+510		Oulu		K	K
Paimio		Po	171+885	Helsinki päärautatieasema–Turku satama	Paimio	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Palopuro		Plp	54+535	Helsinki päärautatieasema–Riihimäki	Hyvinkää	K		
Palta Oy		Poy	905+050	Oulu–Kontiomäki	Paltamo		K	
Paltamo		Pto	901+579	Oulu–Kontiomäki	Paltamo	K	K	K
Pankakoski		Pas	731+865	Lieksa–Pankakoski	Lieksa		K	K
Parikkala		Par	387+302	Kouvola–Joensuu,				
				Savonlinna–Parikkala	Parikkala	K		K
Parkano		Pko	262+483	Niinisalo–Parkano–Kihniö,				
				Tampere–Seinäjoki	Parkano	K	K	K
Parola		Prl	115+764	Riihimäki–Tampere	Hattula	K	K	K
Pello		Pel	1002+632	Tornio–Kolari	Pello	K	K	
Peltosalmi		Pmi	545+355	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi		K	K
Peräseinäjoki		Psj	318+481	Tampere–Seinäjoki	Seinäjoki	K	K	K
Pesiökylä		Psk	732+752	Kontiomäki–Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Petäjävesi		Pvj	343+357	Haapamäki–Jyväskylä	Petäjävesi	K		
<b>PIEKSÄMÄKI</b>		<b>Pie</b>	<b>-</b>	<b>Kouvola–Pieksämäki, Jyväskylä–Pieksämäki, Pieksämäki–Joensuu</b>				
<i>Pieksämäki asema</i>		<i>Pm</i>	<i>376+000</i>		<b>Pieksämäki</b>	<b>M</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Pieksämäki Temu</i>		<i>Tmu</i>	<i>377+340</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Pieksämäki lajittelu</i>		<i>Pmla</i>	<i>378+640</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Pieksämäki tavara</i>		<i>Pmt</i>	<i>379+960</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Pietarsaari	Jakobstad	Pts	528+780	Pietarsaari–Alholma, Pännäinen–Pietarsaari	Pietarsaari	M		K
Pihlajavesi		Ph	312+500	Orivesi–Seinäjoki	Keuruu	K		K
Pihtipudas		Pp	540+605	Äänekoski–Haapajärvi	Pihtipudas	M		K
Pilkkio	Pikis	Pik	182+784	Helsinki päärautatieasema– Turku satama	Kaarina	K		K
Pikkarala		Pkl	771+765	Oulu–Kontiomäki	Oulu	K	K	
Pitäjänmäki	Sockenbacka	Pjm	8+474	Helsinki päärautatieasema– Turku satama	Helsinki			



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen- ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Pohjankuru	Skuru	Pku	94+907	Helsinki päärautatieasema– Turku satama	Raasepori	K	K	K
Pohjois-Haaga	Norra Haga	Poh	8+050	Huopalahti–Vantaankoski	Helsinki			
Pohjois-Louko		Plu	329+329	Tampere–Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Poikkeus		Pkk	254+744	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		
Poiksilta		Poi	416+728	Kouvola–Joensuu	Kesälahti			K
Pori	Björneborg	Pri	322+278	Kokenäki–Pori, Pori–Ruosniemi, Pori–Mäntyluoto	Pori	M	K	K
Porokylä		Por	787+046	Nurmes–Kontiomäki	Nurmes		K	K
Porvoo	Borgå	Pv	62+287	Olli–Porvoo	Porvoo			K
Puhos		Pus	452+808	Kouvola–Joensuu	Kitee	K	K	K
Puistola	Parkstad	Pla	14+262	Helsinki päärautatieasema–Riihimäki	Helsinki			
Pukimäki	Bocksbacka	Pmk	9+346	Helsinki päärautatieasema–Riihimäki	Helsinki			
Pulsa		Pl	262+491	Luumäki–Vainikkala-raja	Lappeenranta	K		K
Punkaharju		Pun	515+111	Savonlinna–Parikkala	Punkaharju	K	K	K
Pyhäkumpu		Pyk	615+415	Pyhäkumpu erkanemisvaihde– Pyhäkumpu	Pyhäjärvi		K	
Pyhäkumpu erkanemisvaihde		Pye	613+511	Pyhäkumpu erkanemisvaihde– Pyhäkumpu, Iisalmi–Ylivieska	Pyhäjärvi	K		
Pyhäsalmi		Phä	615+939	Iisalmi–Ylivieska	Pyhäjärvi	K		K
Pännäinen	Bennäs	Pnä	518+604	Seinäjoki–Oulu, Pännäinen–Pietarsaari	Pedersöre	K		K
Pääskylähti		Pky	484+913	Savonlinna–Parikkala	Savonlinna	K	K	K
Raahе	Brahestad	Rhe	726+726	Tuomioja–Raahе	Raahе	K	K	K
Raippo		Rpo	270+052	Luumäki–Vainikkala-raja	Lappeenranta	K	K	K
Raisio	Reso	Rai	207+842	Turku päärautatieasema– Uusikaupunki, Raisio–Naantali	Raisio	K	K	K
Rajamäki		Rm	72+267	Hyvinkää–Karjaa	Nurmijärvi		K	K
Rajaperkiö		Rjp	448+450	Seinäjoki–Oulu	Lapua	K	K	

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Rantasalmi		Rmi	445+165	Huutokoski–Savonlinna	Rantasalmi	K		K
Rasinsuo		Ras	258+510	Kouvola–Joensuu	Luumäki	K		
Ratikylä		Rlä	284+344	Tampere–Seinäjoki	Kihniö	K		K
Rauha		Rah	318+490	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		K
Rauhalahti		Rhl	380+510	Jyväskylä–Pieksämäki	Jyväskylä		K	K
Rauma	Raumo	Rma	331+659	Kokemäki–Rauma	Rauma	M	K	K
Raunio		Rio	464+660	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		
Rautaruukki		Rat	730+050	Tuomioja–Raahе	Raahе		K	K
Rautjärvi		Rjä	345+788	Kouvola–Joensuu	Rautjärvi	K		
Rautpohja		Rph	372+829	Haapamäki–Jyväskylä	Jyväskylä		K	
Rekola	Räckhals	Rkl	20+615	Helsinki päärautatieasema–Riihimäki	Vantaa			
Retretti		Ree	507+500	Savonlinna–Parikkala	Punkaharju			
<b>RIIHIMÄKI</b>		<b>Rii</b>	–	<b>Helsinki päärautatieasema–Riihimäki, Riihimäki–Kouvola, Riihimäki–Tampere</b>		<b>K</b>		
<i>Riihimäki Arolampi</i>		<i>Arp</i>	<i>66+600</i>		<i>Hausjärvi</i>			
<i>Riihimäki tavara</i>		<i>Rit</i>	<i>68+773</i>		<i>Riihimäki</i>			K
<i>Riihimäki lajittelu</i>		<i>Rila</i>	<i>70+068</i>		<i>Riihimäki</i>			K
<i>Riihimäki asema</i>		<i>Ri</i>	<i>71+410</i>		<i>Riihimäki</i>		K	K
Rijärvi		Rjr	502+597	Seinäjoki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		
Riippa		Rpa	578+065	Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K		
Ristiina		Rst	291+162	Mynttilä–Ristiina	Ristiina	M	K	K
Ristijärvi		Rjv	676+804	Kontiomäki–Ämmänsaari	Ristijärvi	K		
Rovaniemi		Roi	971+775	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	K	K	K
Ruha		Rha	433+128	Seinäjoki–Oulu	Lapua	K		
Runni		Rnn	568+522	Iisalmi–Ylivieska	Iisalmi			
Ruosniemi		Rsn	330+936	Pori–Ruosniemi	Pori		K	K
Ruukki		Rki	705+228	Seinäjoki–Oulu	Siikajoki	K	K	K
Ryttylä		Ry	80+770	Riihimäki–Tampere	Hausjärvi	K	K	K



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Röyttä		Röy	893+917	Tornio-Röyttä	Tornio		K	K
Saakoski		Saa	305+373	Tampere-Jyväskylä	Jyväskylä	K		
Saari		Sr	405+246	Kouvola-Joensuu	Parikkala	K		K
Saarijärvi		Srj	452+723	Äänekoski-Haapajärvi	Saarijärvi	M		K
Salla		Sll	1121+403	Kemijärvi-Kellosele	Salla	M		K
Salminen		Sln	426+718	Pieksämäki-Kontiomäki, Pieksämäki-Kontiomäki	Suonenjoki	K		K
Salmivaara		Smv	1111+444	Kemijärvi-Kellosele	Salla			K
Salo		Slo	143+981	Helsinki päärautatieasema-Turku satama	Salo	K		K
Sammalisto		Sam	74+487	Riihimäki-Tampere	Riihimäki	K		
Santala	Sandö	Sta	196+908	Karjaa-Hanko	Hanko			
Saunamäki		Smä	180+534	Riihimäki-Kouvola	Iitti	K		
Savio		Sav	26+265	Helsinki päärautatieasema-Riihimäki	Kerava		K	
Savonlinna	Nyslott	Sl	481+772	Huutokoski-Savonlinna, Savonlinna-Parikkala	Savonlinna	K	K	K
Savonlinna-Kauppatori		Slk	482+748	Savonlinna-Parikkala	Savonlinna			
SEINÄJOKI		Sei	-	Tampere-Seinäjoki, Seinäjoki-Oulu, Orivesi-Seinäjoki, Seinäjoki-Vaasa, Seinäjoki-Kaskinen				
Seinäjoki tavara		Skt	416+580		Seinäjoki	M	K	K
Seinäjoki asema		Sk	418+001		Seinäjoki		K	K
Selänpää		Spä	209+869	Kouvola-Pieksämäki	Kouvola	K	K	K
Seppijärvi		Spj	1045+904	Tornio-Kolari	Kolari	K		K
Sievi		Svi	613+592	Seinäjoki-Oulu	Sievi	K		K
Sikamäki		Skä	389+745	Pieksämäki-Joensuu	Pieksämäki	K		
Siilinjärvi		Sij	489+718	Pieksämäki-Kontiomäki, Siilinjärvi-Viinijärvi	Siilinjärvi	K		K
Simo		Sim	833+715	Oulu-Laurila	Simo	K	K	K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Simpele		Spl	368+317	Kouvola–Joensuu	Rautjärvi	K	K	K
Sipilä		Sip		Kerava–Hakosilta, Kerava–Hakosilta	Mäntsälä	K		
Sisättö		Stö	235+602	Tampere–Seinäjoki	Ikaalinen	K		
Siuntio	Sjundeå	Sti	51+285	Helsinki päärautatieasema–Turku satama	Siuntio	K		
Siuro		Siu	213+355	Lielahiti–Kokemäki	Nokia	K		K
Skogby		Sgy	184+790	Karjaa–Hanko	Raasepori			
Sköldvik	Kilpilahti	Sld	56+360	Kerava–Sköldvik	Porvoo	M	K	K
Soinlahti		Soa	559+340	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi		K	K
Sorsasalo		Sor	473+775	Pieksämäki–Kontiomäki	Kuopio		K	
Sukeva		Skv	589+222	Pieksämäki–Kontiomäki	Sonkajärvi	K		K
Suolahti		Suo	417+796	Jyväskylä–Äänekoski	Äänekoski	K	K	K
Suonenjoki		Snj	413+842	Pieksämäki–Kontiomäki, Suonenjoki–Iisvesi	Suonenjoki	K		K
Suonemi		Snm	220+655	Lielahiti–Kokemäki	Nokia	K		
Syrjä		Syr	452+865	Pieksämäki–Joensuu	Heinävesi			K
Syrjämäki		Skj	341+621	Tampere–Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Sysmäjärvi		Smj	669+601	Siilinjärvi–Viinijärvi, Sysmäjärvi–Vuonos	Outokumpu	K	K	K
Säkylä		Säk	315+928	Kiukainen–Säkylä	Eura		K	K
Säkänieni		Sä	586+873	Kouvola–Joensuu, Niirala–raja–Säkänieni	Tohmajärvi	K		
Särkimäki		Skm	504+908	Siilinjärvi–Viinijärvi	Nilsia			K
Sääksjärvi		Sj	177+734	Riihimäki–Tampere	Tampere	K		
Taavetti		Ta	238+589	Kouvola–Joensuu	Luumäki	K	K	K
Tahkoluoto		Tko	350+750	Pori–Mäntyluoto	Pori		K	K
Taipale		Te	537+605	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K		
Talviainen		Tv	247+245	Tampere–Jyväskylä	Orivesi	K		K
Talvivaara		Tiv	637+700	Murtonäki–Talvivaara	Kajaani			
Tammisaari	Ekenäs	Tms	174+056	Karjaa–Hanko	Raasepori			



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
TAMPERE		Tre	-	Riihimäki–Tampere, Tampere–Seinäjoki, Tampere–Jyväskylä		M		
Tampere tavara		Tpet	186+100		Tampere		K	K
Tampere Viinikka		Vka	185+400		Tampere		K	K
Tampere asema	Tammerfors	Tpe	187+389		Tampere			K
Tampere Järvensivu		Jvs	187+814		Tampere			
Tapanila	Mosabacka	Tna	12+548	Helsinki päärautatieasema–Riihimäki	Helsinki			
Tapavainola		Tap	270+405	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Tavastila		Tsl	228+854	Kouvola–Kotka	Kotka			
Tervajoki		Tk	460+156	Seinäjoki–Vaasa	Isokyrö			
Tervasuo		Tsu	645+040	Joensuu–Ilomantsi	Joensuu			
Tervola		Trv	900+521	Laurila–Kemijärvi	Tervola	K		K
Teuva	Östermark	Tuv	497+474	Seinäjoki–Kaskinen	Teuva	M		K
Tikkala		Tkk	592+461	Kouvola–Joensuu	Tohmajärvi	K		
Tikkurila	Dickursby	Tkl	15+721	Helsinki päärautatieasema–Riihimäki	Vantaa	K	K	K
Tohmajärvi		Toh	571+752	Niirala–raja–Säkäniemi	Tohmajärvi	K		K
Toijala		Tl	147+339	Toijala–Valkeakoski, Toijala–Turku päärautatieasema, Riihimäki–Tampere	Akaa	K	K	K
Toivala		Toi	479+162	Pieksämäki–Kontiomäki	Siilinjärvi	K		
Tolsa	Tolls	Tol	35+634	Helsinki päärautatieasema–Turku satama	Kirkkonummi			
Tommola		Tom	117+197	Riihimäki–Kouvola	Hollola	K		
Torkkeli		Trk	240+154	Tampere–Jyväskylä	Orivesi	K		
Tornio	Torneå	Tor	884+656	Laurila–Tornio–raja, Tornio–Röyttä, Tornio–Kolari	Tornio	K	K	K
Tornio-Itäinen	Torneå Östra	Tri	883+307	Laurila–Tornio–raja	Tornio			
Tornio-raja	Torneå gränsen	Trr	887+236	Laurila–Tornio–raja	Tornio			
Tuomarila	Domsby	Trl	19+022	Helsinki päärautatieasema–Turku satama	Espoo			

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Tuomioja		Tja	698+504	Tuomioja–Raahе, Seinäjoki–Oulu	Siikajoki	K		K
Turenki		Tu	93+771	Riihimäki–Tampere	Janakkala	K	K	K
<b>TURKU</b>		<b>Tur</b>	-	<b>Helsinki päärautatieasema–Turku satama,</b> <b>Toijala–Turku päärautatieasema,</b> <b>Turku päärautatieasema–Uusikaupunki</b>	<b>Turku</b>	<b>K</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Kuppittaa</i>	<i>Kuppis</i>	<i>Kut</i>	196+372		<i>Turku</i>			
<i>Turku päärautatieasema</i>	<i>Åbo centralstation</i>	<i>Tku</i>	199+674		<i>Turku</i>		K	K
<i>Turku tavara</i>		<i>Tkut</i>	200+460		<i>Turku</i>		K	K
<i>Turku satama</i>	<i>Åbo hamn</i>	<i>Tus</i>	202+510		<i>Turku</i>		K	
<i>Turku Viheriäinen</i>		<i>Vie</i>	209+305		<i>Naantali</i>		K	
<i>Tuupovaara</i>		<i>Tpv</i>	668+672	Joensuu–Ilomantsi	Joensuu			K
<i>Tuuri</i>		<i>Tuu</i>	366+962	Orivesi–Seinäjoki	Alavus			K
<i>Törmä</i>		<i>Tör</i>	878+075	Laurila–Kemijärvi	Keminmaa	K		
<i>Törolä</i>		<i>Trä</i>	264+972	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
<i>Uimaharju</i>		<i>Uim</i>	674+451	Joensuu–Nurmes	Joensuu	K	K	K
<i>Urijala</i>		<i>Ur</i>	165+588	Toijala–Turku päärautatieasema	Urijala	K		K
<i>Utajärvi</i>		<i>Uti</i>	810+501	Oulu–Kontiomäki	Utajärvi	K		K
<i>Utti</i>		<i>Uti</i>	204+085	Kouvola–Joensuu	Kouvola			K
<i>Uusikaupunki</i>	<i>Nystad</i>	<i>Ukp</i>	264+795	Uusikaupunki–Hangonsaari, Turku päärautatieasema–Uusikaupunki	Uusikaupunki	K	K	K
<i>Uuskylä</i>		<i>Ukä</i>	150+722	Riihimäki–Kouvola	Nastola	M		K
<i>Vaajakoski</i>		<i>Vko</i>	384+866	Jyväskylä–Pieksämäki	Jyväskylä	K		K
<i>Vaala</i>		<i>Vaa</i>	844+671	Oulu–Kontiomäki	Vaala	K		K
<i>Vaarala</i>		<i>Vra</i>	981+460	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi			K
<i>Vaasa</i>	<i>Vasa</i>	<i>Vs</i>	492+588	Seinäjoki–Vaasa, Vaasa–Vaskiluoto	Vaasa	K	K	K
<i>Vahojärvi</i>		<i>Vjr</i>	244+926	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
<b>VAINIKKALA</b>		<b>Vai</b>	-	<b>Luumäki-Vainikkala-raja</b>	<b>Lappeenranta</b>	<b>M</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Vainikkala tavara</i>		<i>Vnat</i>	281+700				<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Vainikkala asema</i>		<i>Vna</i>	282+784		<b>Lappeenranta</b>		<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Vainikkala-raja</i>		<i>Vnar</i>	284+862	<b>Luumäki-Vainikkala-raja</b>	<b>Lappeenranta</b>		<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Valimo</i>	<i>Gluteriet</i>	<i>Vmo</i>	7+480	<b>Helsinki päärautatieasema-Turku satama</b>	<b>Helsinki</b>			
<i>Valkeakoski</i>		<i>Vi</i>	164+952	<b>Toijala-Valkeakoski</b>	<b>Valkeakoski</b>	<b>M</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Valkeasuo</i>		<i>Vso</i>	583+976	<b>Niirala-raja-Säkäniemi</b>	<b>Tohmajärvi</b>			<b>K</b>
<i>Valtimo</i>		<i>Vlm</i>	808+636	<b>Nurmes-Kontiomäki</b>	<b>Valtimo</b>	<b>M</b>		<b>K</b>
<i>Vammala</i>		<i>Vma</i>	245+885	<b>Lielähti-Kokemäki</b>	<b>Sastamala</b>	<b>K</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Vanattara</i>		<i>Vtr</i>	172+340	<b>Riihimäki-Tampere</b>	<b>Lempäälä</b>	<b>K</b>		
<i>Vantaankoski</i>	<i>Vandaforssen</i>	<i>Vks</i>	14+907	<b>Huopalahti-Vantaankoski</b>	<b>Vantaa</b>	<b>K</b>		
<i>Varkaus</i>		<i>Var</i>	424+685	<b>Pieksämäki-Joensuu, Varkaus-Kommila</b>	<b>Varkaus</b>	<b>K</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Vartius</i>		<i>Vus</i>	753+755	<b>Kontiomäki-Vartius-raja</b>	<b>Kuhmo</b>	<b>M</b>		<b>K</b>
<i>Vartius-Raja</i>		<i>Vur</i>	755+856	<b>Kontiomäki-Vartius-raja</b>	<b>Kuhmo</b>			
<i>Vasikkahaka</i>		<i>Vkh</i>	31+175	<b>Helsinki päärautatieasema-Turku satama</b>	<b>Kirkkonummi</b>	<b>K</b>		
<i>Vaskiluoto</i>	<i>Vasklot</i>	<i>Vsk</i>	496+463	<b>Vaasa-Vaskiluoto</b>	<b>Vaasa</b>		<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Venelmäki</i>		<i>Vki</i>	433+164	<b>Jyväskylä-Pieksämäki</b>	<b>Pieksämäki</b>	<b>K</b>		
<i>Vesanka</i>		<i>Vn</i>	364+469	<b>Haapamäki-Jyväskylä</b>	<b>Jyväskylä</b>	<b>K</b>		
<i>Vieikki</i>		<i>Vk</i>	753+979	<b>Joensuu-Nurmes</b>	<b>Liekka</b>			<b>K</b>
<i>Vierumäki</i>		<i>Vrm</i>	153+801	<b>Lahti-Heinola</b>	<b>Heinola</b>			<b>K</b>
<i>Vihanti</i>		<i>Vti</i>	684+573	<b>Seinäjoki-Oulu</b>	<b>Vihanti</b>	<b>K</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Vihtari</i>		<i>Vih</i>	489+889	<b>Pieksämäki-Joensuu</b>	<b>Heinävesi</b>	<b>K</b>		<b>K</b>
<i>Viala</i>		<i>Via</i>	154+237	<b>Riihimäki-Tampere</b>	<b>Akaa</b>	<b>K</b>	<b>K</b>	<b>K</b>
<i>Viinijärvi</i>		<i>Vnj</i>	656+569	<b>Sillinjärvi-Viinijärvi, Pieksämäki-Joensuu</b>	<b>Liperi</b>	<b>K</b>		<b>K</b>
<i>Villände</i>		<i>Vlh</i>	140+442	<b>Riihimäki-Kouvola</b>	<b>Nastola</b>	<b>K</b>		<b>K</b>
<i>Vlppula</i>		<i>Vlp</i>	274+760	<b>Vlppula-Mänttä, Orivesi-Seinäjoki</b>	<b>Mänttä-Vlppula</b>	<b>K</b>	<b>K</b>	<b>K</b>

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen-ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Vinniä		Vin	131+243	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna	K		
Voltti		Vt	479+402	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		K
Vuohijärvi		Vhj	221+308	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		K
Vuojoki		Vjo	318+501	Kokemäki–Rauma	Eurajoki	K		
Vuokatti		Vkt	868+838	Vuokatti–Lahnaslampi, Nurmes–Kontiomäki	Sotkamo	M	K	K
Vuonislanti		Vsl	705+240	Joensuu–Nurmes	Liekka	K		
Vuonos		Vns	588+808	Sysmäjärvi–Vuonos	Outokumpu			K
Vuorten-Vuori		Vv	576+687	Äänekoski–Haapajärvi	Haapajärvi		K	
Vuosaari		Vsa	50+184	Kerava–Vuosaari	Helsinki	K	K	K
Ykspihlaja	Yxpila	Yks	555+428	Kokkola–Ykspihlaja	Kokkola		K	K
Ylistaro		Yst	439+558	Seinäjoki–Vaasa	Seinäjoki			
Ylitornio		Ytr	946+139	Tornio–Kolari	Ylitornio			
Ylivalli		Ylv	302+016	Tampere–Seinäjoki	Jalasjärvi	K	K	K
Ylivieska		Yv	630+343	Seinäjoki–Oulu, Iisalmi–Ylivieska	Ylivieska	M	K	K
Yläkoski		Ylk	416+984	Suonenjoki–Iisvesi	Suonenjoki		K	K
Ylämylly		Yly	639+019	Pieksämäki–Joensuu	Liperi	K		K
Ylöjärvi		Ylö	200+753	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Ypykkävaara		Ypy	729+780	Kontiomäki–Vartius-raja	Kuhmo	K		K
Äetsä		Äs	258+280	Lielähti–Kokemäki	Sastamala	K		K
Ähtäri		Äht	346+067	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri	K		K
Ämmänsaari		Äm	750+448	Kontiomäki–Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K



Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Aavasaksa				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ahvenus				0	745	—	—	—	—	—	—	—	—
Airaksela				0	842	—	—	—	—	—	—	—	T
Aittaluoto				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Ajos				0	—	—	—	—	Y	Y	—	—	T
Alapitkä	80	203	265	0	650	25 A	—	—	K	—	—	—	T
Alavus				2	743	—	—	—	K	—	—	—	T
Alholma				0	—	—	—	—	Y	Y	—	—	T
Alvajärvi				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Arola				0	1088	25 A	24	—	K	—	—	—	T
Dragsvik	70		550	1	925	—	—	—	—	—	—	—	—
Dynamiittivahde				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Elijärvi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Eläinpuiisto-Zoo				1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eno				1	664	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Ervelä				0	600	—	—	—	—	—	—	—	—
Eskola	(120)		(265)	(1)	778	—	13	—	K	—	—	—	T
Espoo	322		550	4	262	—	—	—	—	—	—	H	—
Esso				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Haapajärvi	160		265	1	736	25 A	12	—	K Y	—	—	H	T
Haapakoski	(51)		(265)	(1)	769	—	—	—	K	—	—	—	—
Haapamäen kylästämo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Haapamäki	188	325	265 (265)	3 (1)	644	25 A 63 A	60	—	K	—	—	H	T
Haarajoki	220		550	2	240	—	—	—	—	—	—	H	—
Hakosilta				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haksi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Hamina				0	834	25 A	18	K	Y	Y	Y	—	T
Hammaslahti				0	688	—	—	—	K	—	—	—	T
Hanala				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hangonsaari				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Hanhikoski				0	—	—	20	—	K	—	—	—	T
Hankasalmi	233	289	265	2	766	25A	20	K	K	—	—	H	T
<b>HANKO</b>													
Hanko asema	108	108	265	2	289	63 A 25 A	152, Y	K	—	Y	Y	H	T
Hanko tavara				0	727	—	—	—	—	—	—	—	T
Hanko-Pohjoinen		68	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Harjavalta	250	250	550	2	766	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Harju				0	789	—	—	—	—	—	—	—	—
Harviala				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haukipudas				0	833	—	11	—	K	—	—	—	—
Haukivuori	199	200	265	2	894	—	—	—	K	—	—	H	T
<b>HAUSJÄRVI</b>													
Hausjärvi tavara				0	656	—	—	—	K	Y	—	—	—
Oitti	102	102	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Haviseva				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heikkilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heinola		(107)	(265)	(1)	605	—	15	—	—	—	—	—	T
Heinoo				0	745	—	—	—	—	—	—	—	—
Heinävaara				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Heinävesi	100	206	265	2	570	—	9	—	K	—	—	H	T



Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
<b>HELSINKI</b>													
<i>Helsinki päärautatieasema</i>	265	477	550	19	473	—	—	K	—	—	—	H	—
<i>Pasila alapiha</i>				0	—	25 A	—	—	—	—	—	—	T
<i>Pasila asema</i>	319	432	550, 265	10	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Ilmala asema</i>	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Helsinki Kivihaka</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Pasila tavara</i>				0	710	63 A	230	K	Y	Y	—	—	T
<i>Ilmala ratapiha</i>	500	500	265	4	—	1500 V, 25 A 63 A	29	—	—	—	Y	—	—
<i>Käpylä</i>	(278)	336	550 (265)	2 (2)	141	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Oulunkylä</i>	266	266	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Herrala</i>	110	110	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Hiekkaharju</i>	270	526	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Hiirola</i>				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Hikiä</i>	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Hiliosensalmi</i>		(?)	(550)	(1)	800	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Hinthaara</i>	55	65	265	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Hirvineva</i>				0	799	25 A	13	—	K	—	—	—	—
<i>Humpplila</i>	249	430	550	3	756	25 A	29	—	Y	—	—	H	T
<i>Huopalahti</i>	270	270	550	4	287	—	—	—	—	—	—	H	—
<i>Huutokoski</i>				0	661	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Hyrynsalmi</i>		(100)	(265)	(1)	732	25 A	12	—	K	—	—	—	T
<i>Hyvinkää</i>	(56)	332	550 (265)	4 (1)	814	25 A	20	—	K	—	—	H	T
<i>Hämeenlinna</i>	257	450	550	3	827	25 A	34	K	K	—	—	H	T
<i>Härnä</i>		—		0	819	—	19	—	K	—	—	—	T
<i>Höjälkä</i>		92	265	1	—	—	—	—	K Y	—	—	H	T
<i>Ii</i>		(92)	(265)	(1)	690	—	—	—	K	—	—	—	—
<i>Iisalmen teollisuuskylä</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionserande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Isalmen teollisuusraiteet													
Isalmi	162	396	265	0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T
Iisvesi				3	741	1500 V, 63 A 25 A	58	K	Y	—	Y	H	T
Iittala	170	170	550	0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Ilomantsi				2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Ilomantsi				0	—	25 A	—	—	K	—	—	—	T
<b>IMATRA</b>													
Imatra asema		450	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Imatra tavaraliikenne		(218)	(265)	(1)	889	1500 V, 63 A 25 A	0	—	K Y	—	Y	—	T
Imatrankoski				0	1224	—	18	—	K	—	—	—	T
Pelkela				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Imatrankoski-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Inha		(99)	(265)	(1)	—	—	42	—	K	—	—	—	T
Inkeroinen	120	172	265	3	796	—	21	—	K	—	—	H	T
Inkoo	100	170	550	2	213	25 A	14	—	—	—	—	H	—
Isokangas				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Isokylä				0	—	—	14	—	K	—	—	—	T
Isokyrö	110	150	550, 265	2	510	—	—	—	K	—	—	H	T
Jalasjärvi		(51)	(550)	(1)	764	—	28	—	K	—	—	—	T
Jepua				0	825	25 A	19	—	K	—	—	—	—
<b>JOENSUU</b>													
Joensuu asema	239	329	265	3	561	1500 V, 63 A 25 A	46	—	K	—	Y	H	T
Joensuu Peltola				0	666	—	Y	—	K Y	Y	—	—	T
Joensuu Sulkulahti				0	702	—	—	—	—	—	—	—	T
Jokela	320	338	550	3	822	—	—	—	—	—	—	H	—
Joroinen				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Jorvas	97	124	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Joutseno	460	460	550	2	814	—	—	—	Y	—	—	H	T



Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Joutsijärvi				0	—	—	—	—	K Y	—	—	—	T
Juankoski				0	579	25 A	13	—	Y	—	—	—	T
Jukajärvi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jutila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juupajoki		80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juurikorpi				0	789	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyränkö				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Jyväskylä	57	449	550	6	—	1500 V, 63 A 25 A	89	K	Y	Y	Y	H	T
Jämsä	194	313	265	3	770	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Jämsänkoski				0	873	25 A	—	—	—	—	—	—	T
Järvelä	122	122	550	3	633	—	12	—	K	—	—	H	T
JÄRVENPÄÄ													
Järvenpää asema	345	440	550	3	—	—	29	K	—	—	—	H	T
Saunakallio	180	275	550, 265	4	709	—	—	—	—	—	—	H	T
Purola	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kaipainen				0	—	—	19	—	Y	—	—	—	T
Kaipola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Kairokoski				0	—	—	16	—	K	—	—	—	T
Kaitjärvi				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
Kajaani	352	411	265	2	845	1500 V, 63 A 25 A	122	—	K	—	—	H	T
Kaleton				0	—	—	27	—	K	—	—	—	—
Kalkku				0	—	—	100	—	Y	—	—	—	T
Kalliovarasto				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kallistahti				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Kalvitsa				0	906	—	—	—	K	—	—	—	T
Kangas				0	782	25 A	—	—	K	—	—	—	—
Kannelmäki	226	226	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—

BILAGA 2 Register över järnvägens trafikplatser/  
Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoitettava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laiturin	Kuorma- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Kannonkoski				0	—	—	13	—	K	—	—	—	T
Kannus	339	420	265	2	818	25 A	19	—	K	—	—	H	—
Karhejärvi				0	778	25A	7	—	K	—	—	—	—
Kärhukangas				0	840	—	—	—	—	—	—	—	—
Karjaa	248	352	550	4	766	63 A 25A	—	—	K	—	Y	H	T
Karkku		143	265 (265)	1 (1)	852	—	—	—	—	—	—	H	—
Karvainen				0	747	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaskinen				0	871	—	—	—	Y	—	—	—	T
Kattilaharju				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauhajoki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauhava		414	265	1	838	—	—	—	K	—	—	H	T
KAUKLAHTI													
Kauklahti asema	270	270	550	3	447	—	—	—	—	—	—	H	—
Mankki	126	136	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kaulinranta				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauniainen	194	204	265	3	279	—	52	—	—	—	—	H	T
Kauppiplanmäki				0	634	—	—	—	K	—	—	—	T
Kausala	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kauttua		(41)	(265)	(1)	—	—	14	—	—	—	—	—	T
Keiteleporhja				0	—	—	9	—	K	—	—	—	T
Kekomäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kello				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Keikkamäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kelloselkä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kemi	450	450	550	3	471	—	—	—	K	—	—	—	T
Kemijärvi		352	265	1	1015	25 A 63 A	148	—	K	—	Y	H	T
Kemira				0	547	1500 V, 63 A	6	K	K Y	—	—	H	T
					501	—	—	—	—	—	—	—	T



Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Kempele		(119)	(265)	(1)	762	25 A	9	—	K	—	—	—	—
Kera	216	224	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
KERAVA													
Kerava asema	270	392	550	4	1335	25 A	—	—	—	—	Y	H	—
Kytömaa				0	790	—	—	—	—	—	—	—	—
Kerimäki		108	265	1	399	—	—	—	K	—	—	H	—
Kesälahti		322	265	1	671	—	—	—	—	—	—	H	T
Keuruu		111	550	1	678	—	—	—	K	—	—	H	T
Kihniö				0	646	—	11	—	K	—	—	—	T
Kilala				0	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kilo	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kilpua				0	750	25 A	—	—	—	—	—	—	—
Kinahmi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kinni				0	776	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirkkonummi	316	322	550	3	608	—	—	—	K	—	—	H	—
Kirkniemi				0	590	—	—	—	—	—	—	—	T
Kitee		355	265	1	668	25 A	18	—	K Y	—	—	H	T
Kiukainen				0	764	—	14	—	K	—	—	—	—
Kiuruvesi		126	265	1	675	25 A	80	—	K Y	—	—	H	T
Kivesjärvi	(54)	(54)	(265)	(1)	1114	—	—	—	—	—	—	—	—
Kohtavaara		55	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Koivu		(40)	(265)	(1)	617	—	32	—	K	—	—	—	T
Koivuhovi	278	278	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Koivukylä	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kokemäki	249	249	550	3	904	25 A	29	—	K	—	—	H	T
Kokkola	150	482	265	4	829	1500 V, 63 A, 25 A	8, Y	Y	Y	—	Y	H	T
Kolari	224	675	550/265 (265)	2 (1)	792	63 A	22	K	K Y	—	—	H	T

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoperrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Kolho				0	—	—	—	—	Y	—	—	H	T
Kolppi		(120)	(265)	(1)	768	—	—	—	—	—	—	—	—
Kommila				0	724	25 A	—	—	Y	—	—	—	T
Komu				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	—
Kontiolahti		(96)	(265)	(1)	580	25 A	—	K	K	—	—	—	T
Kontionäki	350	350	265	3	903	25 A 63 A	31	K	K	—	Y	H	T
Kopinä				0	—	—	7	—	—	—	—	—	—
Koria	120	120	550	2	0	—	—	—	—	—	—	H	—
Korkeakoski		(72)	(265)	(1)	747	—	—	K	K	—	—	—	T
Korso	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Korvensuo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koskenkorva				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
<b>KOTKA</b>													
Kotka Hovinsaari				0	865	25 A 63 A	85	—	—	—	—	—	T
Kotka tavana				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Paimenportti		53	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kotka asema		193	265	1	270	63 A	—	—	—	—	—	H	—
Kotkan satama		110	265	1	539	25 A 63 A	280	—	K	—	Y	H	T
Kotka Mussalo				0	1005	—	Y	—	Y	Y	—	—	T
<b>KOUVOLA</b>													
Kouvola asema	230	428	550	7	620	1500 V, 63 A 25 A	0	—	K	—	Y	H	—
Kouvola lajittelu				0	865	25 A	175	K	—	—	—	—	T
Kouvola Oikoraide				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kouvola tavana				0	1008	—	11	—	—	—	—	—	T
Kullasvaara				0	1418	—	—	—	—	—	—	—	T
Kovijoki				0	847	—	—	—	—	—	—	—	—
Kruunupy				0	774	25 A	49	—	K	—	—	—	T



Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Kuivasjärvi				0	781	—	—	—	K	—	—	—	—
KUOPIO				4	370	63 A 25 A	130	K	Y	—	—	H	—
Kuopio asema	90	387	265	0	766	1500 V, 63 A	100	—	Y	—	Y	—	T
Kuopio tavarä				0	778	—	—	—	K	—	—	—	T
Kurkimäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Kursu				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuurila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kuusankoski				0	803	63 A	—	—	Y	—	—	—	T
Kylälahti		57	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kymi	32	66	265	2	744	—	—	—	—	—	—	H	—
Kyminlinna		55	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kyrö				0	742	—	—	—	K	—	—	—	T
Kyrölä	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Kälvä		(130)	(265)	(1)	1040	25 A	18	—	K	—	—	—	—
Köykkä				0	846	—	—	—	—	—	—	—	—
Lahtenperä				0	777	—	—	—	—	—	—	—	—
Lahnaslampi				0	—	25 A	—	—	—	—	—	—	T
Lahti	194	450	550, 265	5	710	25 A 63 A	7	K	Y	—	Y	H	T
Laihia		201	265	1	469	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Lakiala				0	727	—	12	—	K	—	—	—	—
Lamminkoski				0	742	—	—	—	—	—	—	—	—
Lamminniemi				0	—	—	145	—	—	—	—	—	T
Lapinjärvi				0	580	—	12	—	K	—	—	—	T
Lapinlahti	301	355	265	2	739	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Lapinneva				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
Lappeenranta	430	450	550, 265	3	743	25 A	—	—	Y	—	Y	H	T
Lappila	60	60	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spår-längd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Lappohja		70	550	1	750	—	—	—	—	—	—	H	T
Lapua		438	265 (265)	1 (1)	766	—	—	—	K	—	—	H	T
Larvakytö				0	911	—	—	—	—	—	—	—	—
Laukaa				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
Laurila				0	619	—	—	—	—	—	—	—	—
Lauritsala				0	659	—	—	—	K	—	—	—	T
Lautiosaari				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leikola				0	804	—	—	—	—	—	—	—	—
Lempäälä	170	170	550	2	780	—	—	—	—	—	—	H	—
Leppäkoski				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leppävaara	266	292	550	4	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Leteensuo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Liekka		151	265	1	680	25 A	24	K	—	—	Y	H	T
Lieksan teollisuuskylä				0	—	—	20	—	—	—	—	—	T
Lielähti				0	826	—	8	—	—	—	—	—	T
Lievestuore		259	265	1	827	25 A	23	—	K	—	—	H	T
Liminka	(147)	(147)	(265)	(1)	753	25 A	23	—	K	—	—	—	—
Lohiluoma				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lohja				0	—	25 A	25	—	K	—	—	—	T
Lohjanjärvi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Loimaa	252	450	550	2	785	—	—	—	K	—	—	H	T
Louhela	238	238	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Loukolampi				0	886	—	—	—	—	—	—	—	—
Loviisan satama				0	325	25 A	28	Y	K Y	Y	—	—	T
Luikonlahti				0	890	—	—	—	K Y	—	—	—	T
Luoma	216	216	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—

BILAGA 2 Register över järnvägens trafikplatser/  
Information om trafikplatserna



Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Lusto		124	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Luumäki				0	1275	—	14	—	Y	—	—	—	T
Lähdemäki				0	998	—	—	—	—	—	—	—	—
Länkipohja				0	802	—	—	—	—	—	—	—	—
Maanselkä				0	631	—	—	—	K	—	—	—	T
Maaria				0	743	—	—	—	—	—	—	—	—
Madesjärvi				0	777	25 A	8	—	K	—	—	—	T
Majajärvi				0	717	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmi	284	(300)	(265)	(1)	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Malminkartano		284	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Markkala				0	751	—	—	—	—	—	—	—	—
Martilaakso	236	236	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Masala	267	267	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Matkaneva				0	845	—	—	—	—	—	—	—	—
Mattila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meltola				0	—	—	10	—	—	—	—	—	T
Metsäkansa				0	—	—	13	—	K	—	—	—	T
Mikkeli	352	452	550	3	757	25 A	5	—	K Y	—	Y	H	T
Misi		352	265	1	760	63 A	52	K	K	—	—	H	T
Mommila	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Muhos	151	212	265	2	670	25 A	24	—	K	—	—	H	—
Mukkula				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Murtomäki				0	764	—	—	—	K	—	—	—	T
Mustio				0	—	—	55	—	K	—	—	—	T
Mustolan satama				0	—	—	Y	—	Y	Y	—	—	T
Muukko				0	787	—	—	—	—	—	—	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavaraliikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Liftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Muurame				0	838	25 A	—	—	—	—	—	—	—
Muurola	316	317	265	2	726	—	—	—	—	—	—	H	—
Mylykangas				0	851	—	—	—	—	—	—	—	—
Mylykoski	110	110	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Mylymäki		216	265	1	—	—	—	—	K	—	—	H	T
Mylyoja				0	512	—	—	—	—	—	—	—	T
Mynttilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mynämäki		(124)	(265)	(1)	496	—	—	—	K	—	—	—	—
Myrskylä				0	—	—	—	—	—	—	—	H	T
Myyrmäki	232	232	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Mäkkylä	270	288	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Mäntsälä	220	220	550	2	999	—	—	—	—	—	—	H	—
Mänttä				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Mäntyharju	457	457	550	2	992	—	159	—	K	—	—	H	T
Mäntyluoto				0	798	—	Y	—	Y	Y	—	—	T
Naantali				0	—	—	20	—	—	—	—	—	T
Naarajärvi				0	770	—	—	—	—	—	—	—	T
Nakkila				0	733	—	—	—	K	—	—	—	—
Nastola	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemenpää				0	—	—	—	—	—	—	—	—	H
Niinimaa				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niinimäki				0	1250	—	—	—	K	—	—	—	—
Niinisalo				0	668	63 A	—	—	—	—	—	—	T
Niirala		(42)	(265)	(1)	929	25 A	22	K	K	—	—	—	T
Niirala-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Niittylahti				0	697	—	10	—	—	—	—	—	—



Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoitettava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaiturin suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Nikkilä		30	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Nivala		97	265	1	825	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Nokia		282	265	1	865	—	120	—	K	—	—	H	T
Nummela				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Nuppulinna	210	240	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Nurmes	73	205	265	2	851	25 A	50	K	—	—	—	H	T
Närpiö				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ohenmäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
Olli				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Onttola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Orimattila				0	—	—	12	—	—	—	—	—	T
Orivesi	297	380	550	3	763	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Orivesi keskusta		80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Otanmäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Otava		(152)	(265)	(1)	735	—	—	—	K	—	—	—	T
Otavan satama				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Oulainen	427	428	265	3	940	25 A	80	—	K	—	—	H	T
<b>OULU</b>													
<i>Oulu Nokela</i>				0	990	25 A 63 A	—	—	—	—	Y	—	T
<i>Oulu Oritkari</i>				0	—	63 A	200, Y	—	Y	Y	—	—	T
<i>Oulu tavara</i>				0	761	25 A	6	—	—	—	—	—	T
<i>Oulu asema</i>		458	550, 265	3	475	1500 V, 63 A 25 A	—	K	—	—	—	H	—
<i>Oulu Tuira</i>	366			0	759	—	66	—	K	—	—	—	T
Paimio				0	751	—	—	—	—	—	—	—	—
Palopuro				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palta Oy				0	—	—	45	—	—	—	—	—	T

BILAGA 2 Register över järnvägens trafikplatser/  
 Information om trafikplatserna

Nimi	Lyhin laituri- pituus	Pisin laituri- pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Paltamo		230	265	1	664	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Pankakoski				0	390	—	—	—	K Y	—	—	—	T
Parikkala	210	379	265	3	793	25 A	30	K	—	—	—	H	—
Parkano	600	600	550	3	943	25 A	10	—	K Y	—	Y	H	T
Parola	192	196	550	2	920	—	31	—	K	—	—	H	T
Pello		454	265	1	585	25 A	35	—	Y	—	—	H	T
Peltosalmi				0	—	25 A	—	—	K	Y	—	—	T
Peräseinäjoki				0	765	—	16	—	K	—	—	—	T
Pesiökylä		(74)	(265)	(1)	748	—	—	—	—	—	—	—	—
Petäjävesi		142	265	1	762	—	—	—	—	—	—	H	T
<b>PIEKSÄMÄKI</b>													
Pieksämäki asema	332	611	265	4	499	1500 V, 63 A 25 A	5	—	Y	—	—	H	—
Pieksämäki Temu				0	947	25 A 63 A	—	—	K Y	—	Y	—	—
Pieksämäki lajittelu				0	954	—	—	—	—	—	—	—	T
Pieksämäki tavara				0	752	—	—	—	—	—	—	—	T
Pietarsaari				0	494	25 A	—	—	—	—	—	—	T
Pihlajavesi	99	120	550, 265	2	541	—	6	—	—	—	—	H	—
Pihtipudas				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Pilkiö				0	302	—	—	—	K	—	—	—	T
Pikkarala				0	759	—	—	—	—	—	—	—	—
Pitäjänmäki	270	306	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Pohjankuru				0	300	—	—	—	—	—	—	—	—
Pohjois-Haaga	240	240	550	2	—	—	—	—	K	Y	—	H	T
Pohjois-Louko				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Poikkeus				0	715	—	—	—	—	—	—	—	—
Poiksilta				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pori	251	251	550	2	746	1500 V, 63 A 25 A	11	—	Y	—	Y	H	T



Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Porokylä				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Porvoo		218	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Puhos				0	650	25 A	13	—	K	—	—	—	T
Puistola	274	274	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Pukimäki	273	279	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Pulsa				0	1839	—	—	—	—	—	—	—	—
Punkaharju		201	265	1	435	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Pyhäkumpu				0	342	—	9	—	—	—	—	—	T
Pyhäkumpu erkanemisvaihte				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pyhäsalmi		105	265	1	668	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Pännäinen	338	440	265	2	765	25 A	20	—	K	—	—	H	T
Pääskylähti				0	653	—	36	—	K	—	—	—	T
Raahе				0	1123	63 A 25 A	53	—	K	—	—	—	T
Raippo				0	1855	—	144	—	—	—	—	—	T
Raisio	(111)	(166)	(265)	(3)	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Rajamäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Rajaperkiö				0	746	—	—	—	—	—	—	—	—
Rantasalmi				0	787	—	—	—	K	—	—	—	T
Rasinsuo				0	742	—	—	—	—	—	—	—	—
Ratikylä				0	750	—	—	—	K	—	—	—	T
Rauha				0	793	—	—	—	K	—	—	—	T
Rauhalahti				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Rauma				0	940	25 A	15	K	Y	Y	Y	—	T
Raunio				0	759	—	—	—	—	—	—	—	—
Rautaruukki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laiturin	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Rautjärvi				0	787	—	—	—	—	—	—	—	—
Rautpohja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Rekola	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Retretti		121	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<b>RIIHIMÄKI</b>													
Riihimäki Arolampi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Riihimäki lajittelu				0	978	—	—	—	—	—	—	—	T
Riihimäki tavara				0	997	—	—	—	K Y	—	—	—	T
Riihimäki asema	392	392	265	2	643	1500 V, 63 A 25 A	26, Y	—	—	—	Y	H	—
Riijärvi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Riippa				0	842	—	—	—	—	—	—	—	—
Ristina				0	768	—	—	—	K	—	—	—	T
Ristijärvi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rovaniemi	312	485	550, 265	4	736	1500 V, 63 A 25 A	188	K Y	Y	—	Y	H	T
Ruha				0	850	—	—	—	—	—	—	—	—
Runni		36	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Ruosniemi		(105)	(265)	(1)	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Ruukki	430	448	265	2	760	25 A	8	—	K Y	—	—	H	T
Rytylä	171	173	550	2	—	—	7	—	K	—	—	H	T
Röyttä				0	—	25 A	—	—	K	—	—	—	T
Saakoski				0	819	25 A	5	—	—	—	—	—	—
Saari		(201)	(265)	(1)	693	—	—	—	—	—	—	H	T
Saarijärvi		(69)	(265)	(1)	—	25 A	40	K	K	—	—	—	T
Salla				0	501	—	—	—	K	—	—	—	T
Salminen				0	764	—	—	—	K	—	—	—	T
Salminen				0	764	—	—	—	K	—	—	—	—



Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Salmivaara				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
Salo	306	310	550	3	381	—	—	K	K	—	—	H	T
Sammalisto				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Santala		70	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Saunamäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Savio	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Savonlinna	165	165	265	2	557	63 A 25 A	124	—	—	—	Y	H	—
Savonlinna-Kauppatori				0	—	—	—	—	—	—	—	H	—
SEINÄJOKI				0	861	25 A	40	—	K	—	—	—	T
Seinäjoen tavara				5	656	1500 V, 63 A 25 A	65	—	Y	—	Y	H	—
Seinäjoen asema	146	463	550, 265	0	772	—	—	—	—	—	—	—	—
Selänpää				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Sieppijärvi				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Sievi		(78)	(265)	(1)	743	—	—	—	K	—	—	—	T
Siikamäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sillinjärvi	156	360	265	2	703	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Simo		(88)	(265)	(1)	990	—	46	—	K	—	—	—	—
Simpele	272	305	265	3	845	25 A	17	—	K	—	—	H	T
Sipilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sipilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sisättö				0	757	—	—	—	—	—	—	—	—
Siuntio	112	178	550	2	480	—	—	—	—	—	—	H	—
Siuro		(113)	(265)	(1)	703	—	—	—	K	—	—	—	—
Skogby		68	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Sköldvik				0	929	25 A	—	—	—	—	—	—	T
Soinlahti				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionserande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Sorsasalo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Sukeva	100	239	265	2	625	—	—	—	K	—	—	H	T
Suolahti	(80)	(147)	(265)	(2)	682	25 A	—	—	K	—	—	—	T
Suonenjoki	250	341	265	3	825	16 A 25 A	—	—	K	—	Y	H	T
Suoniemi				0	743	—	—	—	—	—	—	—	—
Syrjä				0	—	—	5	—	—	—	—	—	—
Syrjämäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sysmäjärvi				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Säkylä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Säkäniemi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sänkimäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Sääksjärvi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taavetti				0	695	—	18	—	—	—	—	—	T
Tahkoluoto				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T
Taipale				0	818	—	—	—	—	—	—	—	—
Taivainen				0	732	25 A	—	—	—	—	—	—	—
Talvivaara				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tammisaari		80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
<b>TAMPERE</b>													
<i>Tampere tavara</i>				0	767	1500 V, 25 A 63 A	15	—	—	—	Y	—	T
<i>Tampere Viinikka</i>				0	966	25 A	134	K	Y	Y	—	—	T
<i>Tampere asema</i>	500	500	550	5	693	1500 V, 63 A	—	K	—	—	—	H	—
<i>Tampere Järvensivu</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tapanila	272	272	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Tapavainola				0	750	—	—	—	—	—	—	—	—
Tavastila		47	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—

BILAGA 2 Register över järnvägens trafikplatser/  
 Information om trafikplatserna



Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perrong-längden	Längsta perrong-längden	Perrong-höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Tervajoki		171	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Tervasuo				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	—
Tervola	231	301	265	2	709	25 A	11	—	K	—	—	H	—
Teuva				0	—	25 A	—	—	K	—	—	—	T
Tikkala				0	1031	25 A	—	—	K	—	—	—	—
Tikkurila	257	444	550	7	413	—	30	—	K	—	—	H	T
Tohmajärvi				0	742	—	—	—	K	—	—	—	T
Toijala	450	450	550	4	690	25 A	—	—	K	Y	Y	H	T
Toivala				0	753	25 A	—	—	K	—	—	—	T
Tolsa	109	109	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Tommola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torkkeli				0	788	—	—	—	—	—	—	—	—
Tornio	(101)	(157)	(265)	(2)	434	25 A 63 A	24	K	K	Y	Y	—	T
Tornio-Itäinen		297	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Tornio-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Tuomarila	220	222	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Tuomioja		(198)	(265)	(1)	799	25 A	11	—	K	—	—	—	—
Turenki	170	170	550	2	1212	—	—	—	K	—	—	H	T
TURKU													
Kupittaa	420	420	550	2	633	—	—	—	—	—	—	H	—
Turku päärautatieasema	315	466	550	6	756	1500 V, 63 A 25 A	—	K	—	—	Y	H	T
Turku tavara		(200)	(265)	(1)	383	25 A	10, Y	—	K Y	Y	—	—	T
Turku satama				0	411	63 A	—	—	—	—	—	H	—
Turku Viheriäinen				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Tuupovaara				0	—	—	14	—	—	—	—	—	T
Tuuri		66	550	1	—	—	—	—	K	—	—	H	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaiturin suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Törmä				0	856	—	—	—	—	—	—	—	—
Törölä				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—
Uimaharju		98	550	1	808	25 A	—	—	KY	—	—	H	T
Urkala				0	732	—	8	—	—	—	—	—	—
Utajärvi	163	174	265	2	716	—	25	—	K	—	—	H	T
Utti				0	—	—	101	—	—	—	—	—	T
Uusikaupunki		(66)	(265)	(1)	681	—	—	—	—	—	—	—	T
Uusikylä	120	120	550	2	1458	—	57	—	K	Y	—	H	T
Vaajakoski				0	726	—	14	—	K	—	—	—	T
Vaala	183	236	265	2	1069	25 A	25	—	K	—	—	H	—
Vaarala				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T
Vaasa		290	550	1	450	1500 V, 63 A	—	—	—	—	—	H	T
Vahojärvi				0	716	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>VAINIKKALA</b>													
Vainikkala tavara				0	1083	25 A	50	K	Y	Y	Y	—	T
Vainikkala asema	482	484	550, 265	3	952	—	—	—	K	—	—	H	T
Vainikkala-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	H	T
Valimo	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Valkeakoski		(44)	(265)	(1)	—	—	54	—	K	—	—	—	T
Valkeasuo				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
Valtimo				0	759	—	—	—	K	—	—	—	T
Vammala	251	251	550	3	841	—	128	—	K	—	—	H	T
Vanattara				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vantaankoski	276	276	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Varkaus	180	213	265	2	728	63 A	124	K	KY	—	—	H	T
Vartius				0	1094	25 A	—	—	K	—	—	—	T



Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laiturin	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Vartius-Raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Vasikkahaka				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vaskiluoto				0	—	—	—	—	K Y	—	—	—	T
Venetmäki				0	838	—	—	—	—	—	—	—	—
Vesanka				0	—	—	8	—	K	—	—	—	—
Viekki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—
Vierumäki				0	—	—	92	—	K	—	—	—	T
Vihanti	395	455	265	2	699	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Vihtari	58	103	265	2	551	25 A	134	—	K	—	—	H	T
Vilala	170	170	550	2	286	—	—	—	K	—	—	H	T
Viinijärvi	136	211	265	2	692	25 A	—	—	—	—	—	H	—
Villähde	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Vilppula	110	110	550	1	697	25 A	—	—	K	—	—	H	T
Vinnilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Voltti				0	846	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuohijärvi				0	713	—	15	K	—	—	—	—	T
Vuojoki				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	(110)	(141)	(265)	(2)	638	25 A	—	—	K Y	—	—	—	T
Vuonisahti		94	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Vuonos				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T
Vuorten-Vuori				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuosaari				0	927	—	—	—	—	—	—	—	T
Yksipihlaja				0	—	25 A	61	—	K Y	Y	—	—	T
Ylistaro		176	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—
Ylitornio		167	265	1	—	25 A	—	—	—	—	Y	H	—
Ylivalli				0	1013	—	—	—	Y	—	—	—	—

Nimi	Lyhin laituri- pituus	Pisin laituri- pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuormaus- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform length [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Ylivieska	315	482	265	3	767	63 A 25 A	113	—	K Y	—	Y	H	T
Yläkoski				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T
Ylämylly				0	—	—	77	—	K	—	—	—	T
Ylöjärvi				0	714	—	62	—	K	—	—	—	T
Ypykkävaara				0	753	—	—	—	K	—	—	—	T
Äetsä		(157)	(265)	(1)	916	—	—	—	K	—	—	—	T
Ähtäri	85	225	265	2	617	—	—	—	—	—	—	H	—
Ämmänsaari				0	633	25 A	—	—	K	—	—	—	T
Äänekoski	(35)	(75)	(265)	(2)	860	25 A	14	—	K	—	—	—	T



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Liikenteen- ohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ahonpää		Aho	690+468	Seinäjäoki – Oulu	Vihanti	K		
Aviapolis		Avp		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Haimoo		Hmo	87+700	Hyvinkää – Karjaa	Vihti	K		
Havukoski		Hvk	18+050	Helsinki päärautatieasema – Riihimäki Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Jäniskorpi		Jnk	32+950	Seinäjäoki – Oulu	Kannus	K		
Kilinkangas		Kkg	586+856	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		
Kivistö		Ktö	299+490	Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Kuninkaanmäki		Knm	38+500	Kerava – Vuosaari	Vantaa	K		
Leinelä	Leile	Lnä		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Lentoasema	Flygplatsen	Len		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Liminpuro		Lmp	864+750	Oulu – Kontiomäki	Vaala	K		
Niska		Nsk	826+880	Oulu – Kontiomäki	Utajärvi	K		
Pappilankangas		Pkg	308+633	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		
Petas		Pet		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Puikkokoski		Pui	665+680	Kontiomäki – Vartius-raja	Paltamo	K		
Ruoneva		Rnv		Seinäjäoki – Oulu	Siikajoki	K		
Ruskeasanta	Rödsand	Rs		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Saarela		Srl	594+546	Seinäjäoki – Oulu	Kannus	K		
Salmenmäki		Sal		Seinäjäoki – Oulu	Vihanti	K		
Tikkaperä		Tkp	720+645	Seinäjäoki – Oulu	Liminka	K		
Temmesjoki		Tmj		Seinäjäoki – Oulu	Liminka	K		
Tuomaanvaara		Tva	682+300	Kontiomäki – Vartius-raja	Ristijärvi	K		
Tupavuori		Tvu	260+100	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		
Vehkala	Veckal	Veh		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Viinikkala	Vinikby	Vkl		Tikkurila – Vantaankoski	Vantaa	K		
Ylikkälä		Yll	268+500	Kouvola – Joensuu	Lappeenranta	K		

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laiturikorkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä
Namn	Kortaste perronglängden	Längsta perronglängden	Perronghöjden	Antal spår med perrong	Dimensionserande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Persontrafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Ahonpää													
Aviapolis													
Haimoo													
Havukoski													
Jäniskorpi													
Kilinkangas													
Kivistö													
Kuninkaanmäki													
Leinälä													
Lentoasema													
Liminpuro													
Niska													
Papilankangas													
Petas													
Puikkokoski													
Ruoneva													
Ruskeasanta													
Saarela													
Salmenmäki													
Tikkaperä													
Temmesjoki													
Tuomaanvaara													
Tupavuori													
Vehkala													
Viinikkala													
Ylikkälä													



Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Kauko-ohjaus manuaalinen	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning		Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spåranläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.		Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Buslovskaja	Haparanda		288+000	Vainikkala raja – Viipuri	Haparanda	K		
Haaparanta		Hpa	888+130	Tornio–raja – Boden		K		
Kivijärvi		Kiv	759+800	Vartius–raja – Kostamus		K		
Svetogorsk			338+200	Imatrankoski–raja – Kamennogorsk (Antrea)		K		
Värtsilä		Vär	553+300	Niirala–raja – Matkaselkä		K		

Nimi	Lyhin laiturin pituus	Pisin laiturin pituus	Laituri- korkeus	Laitureiden lukumäärä	Mitoitettava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkövirran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääty- laituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Poltto- aine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä
Namn	Kortaste perrong- längden	Längsta perrong- längden	Perrong- höjden	Antal spår med perrong	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person- trafik	Godstrafik
Name	Min. platform length [m]	Max. platform length [m]	Platform height [mm]	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic) [m]	Power supply [400 V, A]	Side loading platform lenght [m]	End loading platform	Loading site	Crane [t]	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic
Buslovskaja													
Haaparanta													
Kivijärvi													
Svetogorsk													
Värtsilä													

## Bilaga 3

# Trafikeringsföreskrifter för passage av Torneå-Haparanda

### Förord

Bilaga 3 är föråldrad. Den baserar sig på ett avtal mellan Banförvaltningscentralen och Banverket som inte ännu hade förnyats då Nätbeskrivningen gick i tryck. Bilaga 3 uppdateras i sin helhet på webbplatsen för Nätbeskrivningen.

Området på båda sidor om landsgränsen (mellan signal HP 8/3 och T 832) klassas som en "Gemensam zon" som trafikledningen i Sverige och Finland gemensamt ska reservera innan anordning tillåts.

Utgångspunkten är att endast en anordning får förekomma inom den gemensamma zonen, förutom i samband med oregelmässighet såsom lokskada, olycka o dyl. Denna föreskrift har utarbetats i samarbete med Banverket Sverige norra banregionen och Banförvaltningscentralen i Finland.

### Omfattning

Föreskriften hanterar gränsöverskridande rörelser och arbeten inom den gemensamma zonen.

### Bindande referenser

- **BVF 900.3** (Säkerhetsordning/  
Trafiksäkerhetsinstruktion)
- **JT** (Junaturvallisuuksäntö/  
Tågsäkerhetsstadga)

## Definitioner

### ▪ Gemensam zon

Det område som reserveras gemensamt av svensk och finsk trafikledning, begränsas på svensk sida av mellansignalen 6/3 och på finsk sida av dvärgsignalen T 832.

### ▪ Gränsöverskridande rörelse

Rörelse som framförs helt eller delvis inom den gemensamma zonen

### ▪ Anordning

Med anordning avses arbete, växling eller småfordonsväxling

### ▪ Tillstånd

Med tillstånd avses de tillstånd som lämnas enligt respektive lands förvaltning i samband med att en anordning får påbörjas/starta.

### ▪ Svensk anordning

Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Sverige

### ▪ Finsk anordning

Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Finland

## Allmänt

Föreskriften är upprättad på svenska och finska med likalydande innehåll.

Ingen anordning får förekomma inom den gemensamma zonen utan att svensk och finsk trafikledning har reserverat spåravsnittet.

Endast i undantagsfall, t.ex. vid olycka eller lokskada, tillåts flera anordningar inom den gemensamma zonen. Överenskommelse kan göras om att flera anordningar får förekomma. Detta ska dock göras i god tid i samverkan mellan de båda förvaltningarna.



# Gränsöverskridande rörelser Haparanda-Torneå-Haparanda

## Allmänt

Gränsöverskridande rörelser sker enligt finsk Jt som "växling", samt enligt svensk TRI (BVF 900.3) som "växling" eller "småfordonsväxling".

## Besked och förmedlingar

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar besked till och från finsk trafikledning.

## Haparanda-Torneå

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Haparanda-Torneå får starta skall tillstånd ha erhållits av tågklareraren Haparanda.

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Haparanda-Torneå får starta skall tillstånd ha erhållits av trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

## Torneå-Haparanda

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Torneå-Haparanda får starta skall tillstånd erhållas av trafikledning Torneå.

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Torneå-Haparanda får starta skall tillstånd erhållas av tågklareraren Haparanda.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

# Arbete inom den gemensamma zonen

## Allmänt

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar eventuella besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar eventuella besked till och från finsk trafikledning.

## Svensk personal

Arbete som bedrivs av svensk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos tågklareraren Haparanda.

Innan tillstånd lämnas ska tågklareraren Haparanda reservera den gemensamma zonen hos trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos tågklareraren Haparanda.

## Finsk personal

Arbete som bedrivs av finsk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos trafikledning Torneå.

Innan tillstånd lämnas ska trafikledning Torneå reservera den gemensamma zonen hos tågklareraren Haparanda.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos trafikledning Torneå.

# Säkerhetssamtal och dokumentation

## Säkerhetssamtal

Säkerhetssamtal mellan svensk och finsk trafikledning kan genomföras på svenska eller finska. Översättningstabell i bilaga 5 kan användas och exempel på användbara fraser finns i bilaga 6.

Säkerhetssamtal ska repeteras.

## Dokumentation med mera

Alla anordningar som föranleder reservation av den gemensamma zonen skall dokumenteras enligt respektive förvaltnings föreskrifter.

# Reservation av gemensam zon

Reservation av gemensam zon görs mellan svensk och finsk trafikledning i samverkan.

Upphävande av reserverad gemensam zon görs av svensk och finsk trafikledning i samverkan.

# Största tillåtna hastighet

Största tillåtna hastighet framgår av hastighetstavlor (se bilaga 2).

# Olyckshantering

Olycka eller tillbud rapporteras till trafikledningen.

# Handsignaler

Svensk växling ska tillämpa handsignaler enligt BVF 900.3. Detta oavsett om rörelsen (handsignaleringen) sker på svensk eller finländsk sida.

Finsk växling använder handsignaler enligt JT. Detta oavsett om rörelsen (handsignaleringen) sker på finländsk eller svensk sida.

Signalen ”stopp” gäller oavsett om den ges enligt svenska eller finska regler.



**Bilaga 1**

**Signaler och signalmedel**

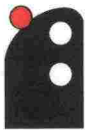
Signaler och signalmedel som anges i denna instruktion tillämpas i enlighet med respektive förvaltnings föreskrifter där inte annat anges.

**Riktning Haparanda-Torneå**

Från finska spåret, mellansignal (huvudvärgsignal) 1/6 km 1310.845



"Stopp"



"Rörelse tillåten"



"Rörelse tillåten -  
Kontrollera hinderfrihet"



"Rörelse tillåten -  
kontrollera växlar och hinderfrihet"

Från svenska spåren, mellansignal 5/6 km 1310.697



"Stopp"



"Rörelse tillåten  
- kontrollera växlar och hinderfrihet"

Svenska och finska spåren, mellansignal 6/8 km 1311.006



"Stopp"



"Rörelse tillåten"

Gemensamt spår, Torneå T 832, km 886.8



"Stopp"



"Kör varsamt"

# Riktning Torneå–Haparanda

I Torneå finns inga optiska signaler för rörelser i riktning mot Sverige.

Mellansignal 6/3, km 1311.012



“Stopp”

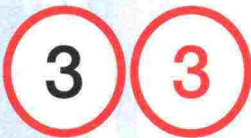


“Rörelse tillåten –  
kontrollera växlar och hinderfrihet”

## Bilaga 2

### Hastighetstavlor

Enligt JT



Största tillåtna hastighet  
(exemplet visar max 30 km/h)

Enligt BVF 900.3

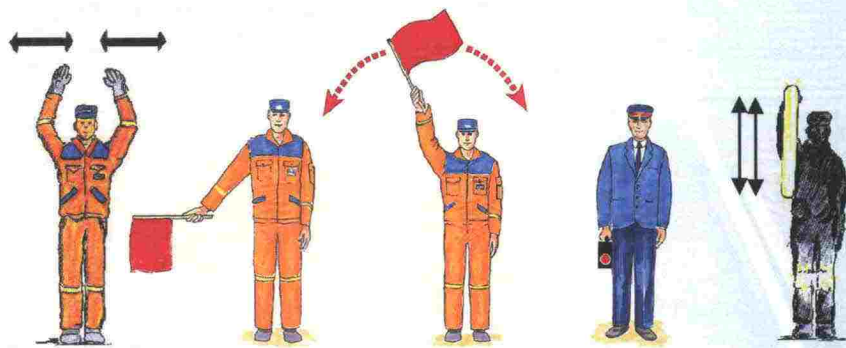


Största tillåtna hastighet  
(exemplet visar max 30 km/h)



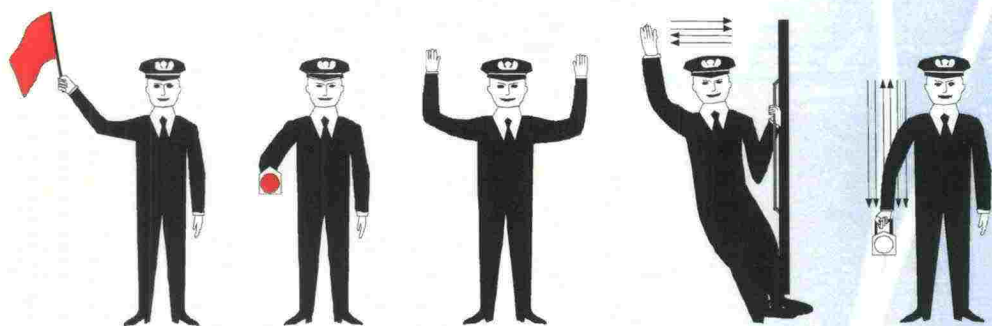
Bilaga 3  
Stoppsignalering

Enligt BVF 900.3

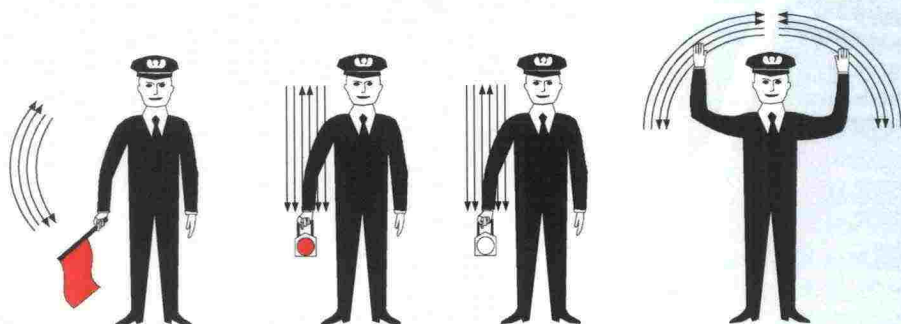


Betydelse: Stopp

Enligt JT



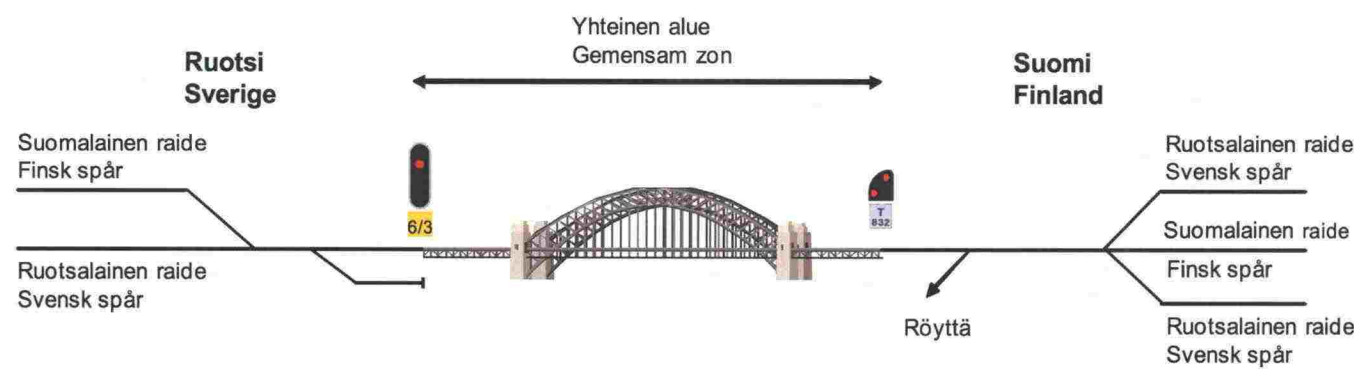
Betydelse: Stopp



Betydelse: Fara (nödstopp)

Bilaga 4

Skiss över området Haparanda-Torneå



Bilaga 5

Översättningstabell:

Svenska	Finska
Växling	Vaihtotyö
Arbete	Työ
Reserverad zon	Varaus
Upphävande	Peruuttaminen
Tågklarerare	Junasuorittaja
Trafikledning	Liikenteenohjaus
Station	Asema
Fara	Vaara
Stoppsignal	Seis-opaste
Passage av en signal	Opastimen ohittaminen
Signal	Opastin/Opaste
Repetera	Toistaa
Rätt uppfattat	Oikein ymmärretty



## Bilaga 6

### Exempel på fraseologi:

#### Begäran om reserverad zon på grund av växlingsrörelse

**Sve:** Tågklareraren \_\_\_\_\_, reserverad zon Haparanda–Torneå, växling.

**Fin:** Liikenteenohjaus \_\_\_\_\_, varaus Haaparanta–Tornio välille, vaihtotyö.

#### Begäran om reserverad zon på grund av arbete

**Sve:** Tågklareraren \_\_\_\_\_, reserverad zon Haparanda–Torneå, arbete.

**Fin:** Liikenteenohjaus \_\_\_\_\_, varaus välille Haaparanta–Tornio, työ.

#### Upphävande av reserverad zon

**Sve:** Tågklareraren \_\_\_\_\_, upphävande reserverad zon \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

**Fin:** Liikenteenohjaus \_\_\_\_\_, varauksen peruuttaminen välille \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

#### Reservering av zon på grund av fara

**Sve:** Tågklareraren \_\_\_\_\_, Fara Haparanda–Torneå.

**Fin:** Liikenteenohjaus \_\_\_\_\_, vaara Haaparanta–Tornio.

#### Tillstånd att passera en signal i stopp, Haparanda

**Sve:** Tågklareraren Haparanda, medgivande att passera signal (ett-sex) och/eller (åtta-tre) och/eller (sex-åtta)

**Fin:** Liikenteenohjaus Haaparanta, lupa ohittaa opastin (yksi-kuusi ) ja/tai (kahdeksan-kolme) ja/tai (kuusi-kahdeksan )

#### Tillstånd att passera en signal i stopp, Torneå

**Sve:** Tågklareraren Torneå, växling, medgivande att passera signal (T åtta-tre-två)

**Fin:** Liikenteenohjaus Tornio, vaihtotyö, lupa ohittaa opastin (T kahdeksan-kolme-kaksi )

#### Rätt uppfattat

**Sve:** Rätt uppfattat

**Fin:** Oikein ymmärretty

#### Repetera

**Sve:** Repetera

**Fin:** Toista

## Bilaga 4

### Lastprofil

Med lastprofil (KU) avses det område inom vilket lasten i en öppen vagn måste hållas då vagnen befinner sig i mittläge på ett rakt, jämnt spår.

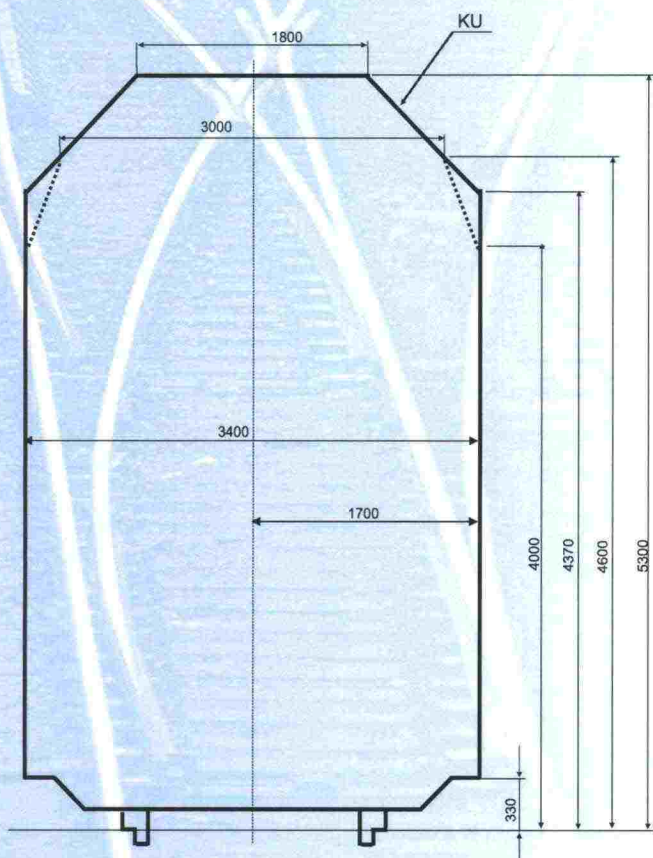


Bild 1. Lastprofilens huvudmått.

### Tillämpning av lastprofilen

Lastprofilen gäller över hela bannätet med undantag av fall som presenteras senare.

Lastprofilen kan tillämpas på vagnar som har ett axel- eller boggieavstånd på högst 17,5 m och vilkas lastareal utanför axel- eller boggieavståndet är högst 0,2 gånger vagnens axel- eller boggieavstånd. I övriga fall skall lastningen kontrolleras separat.

Om lasten under transporten kan förflytta sig över lastprofilen i sidled, skall lastens bredd minskas i motsvarande mån. Om lastens rörelse gör att lasten på sina ställen höjs över lastprofilen, skall lastens höjd minskas i motsvarande mån.

I sådana fall då lasten når lägre än vagnens golv tillämpas bestämmelserna om fordonsprofil för rullande materiel (LKU), eller så betraktas transporten som specialtransport.

### Begränsningar avseende lastprofilen

De broar som begränsar lastprofilen (KU) finns på banavsnittet Helsingfors Central station–Böle station–Ilmala bangård. Lastprofilen som gäller på broarna har märkts ut med en streckad linje (-----) i lastprofilsskissen (bild 1).

På flera industrispår och andra spåranläggningar gäller begränsningar för lastprofilen som bör beaktas i samband med lokal trafikering.

### Transporter som överstiger lastprofilen

Lastbilar som överstiger lastprofilen, samt deras släpvagnar och containrar, får transporteras separat på bestämda banavsnitt enligt bestämda villkor som anges i transporttillståndet. Transporter som överstiger lastprofilen får transporteras på de banavsnitt som anges i beskrivningen av bannätet enligt villkor som baserar sig på Trafiksäkerhetsverkets bestämmelse.

Övriga transporter som överstiger lastprofilen betraktas som specialtransporter.



# Bilaga 5

## Normalsektionen för fria rummet

Formen och måttet för normalsektionen för det fria rummet (ATU) på ett rakt spår, på en linje och en bangård framgår av bild 1. Det rum där kontaktledningskonstruktionen skall inmonteras och strömbygeln skall gå igenom på elektrifierade spår visas av den brutna linjen D-E-F-G-H-L. I punkt 2 "Bangeometri" i publikationen "Bantekniska föreskrifter och anvisningar" (RATO) beskrivs utvidgningarna av normalsektionen för det fria rummet i kurvor, begränsningarna och andra noggrannare instruktioner.

## Den egentliga genomfartssektionen

Den ATU som beskrivs på föregående skall tillämpas då nya konstruktioner och anordningar byggs och monteras i närheten av spår. Med tanke på specialtransporter utgör ATU, eller undantagen från den, den s.k. verkliga disponibla normalsektionen för det fria rummet, dvs. genomfartssektionen. Uppgifterna om genomfartssektionen sammanfattas banavsnittsvis och de kontrolleras kontinuerligt av banhållaren.

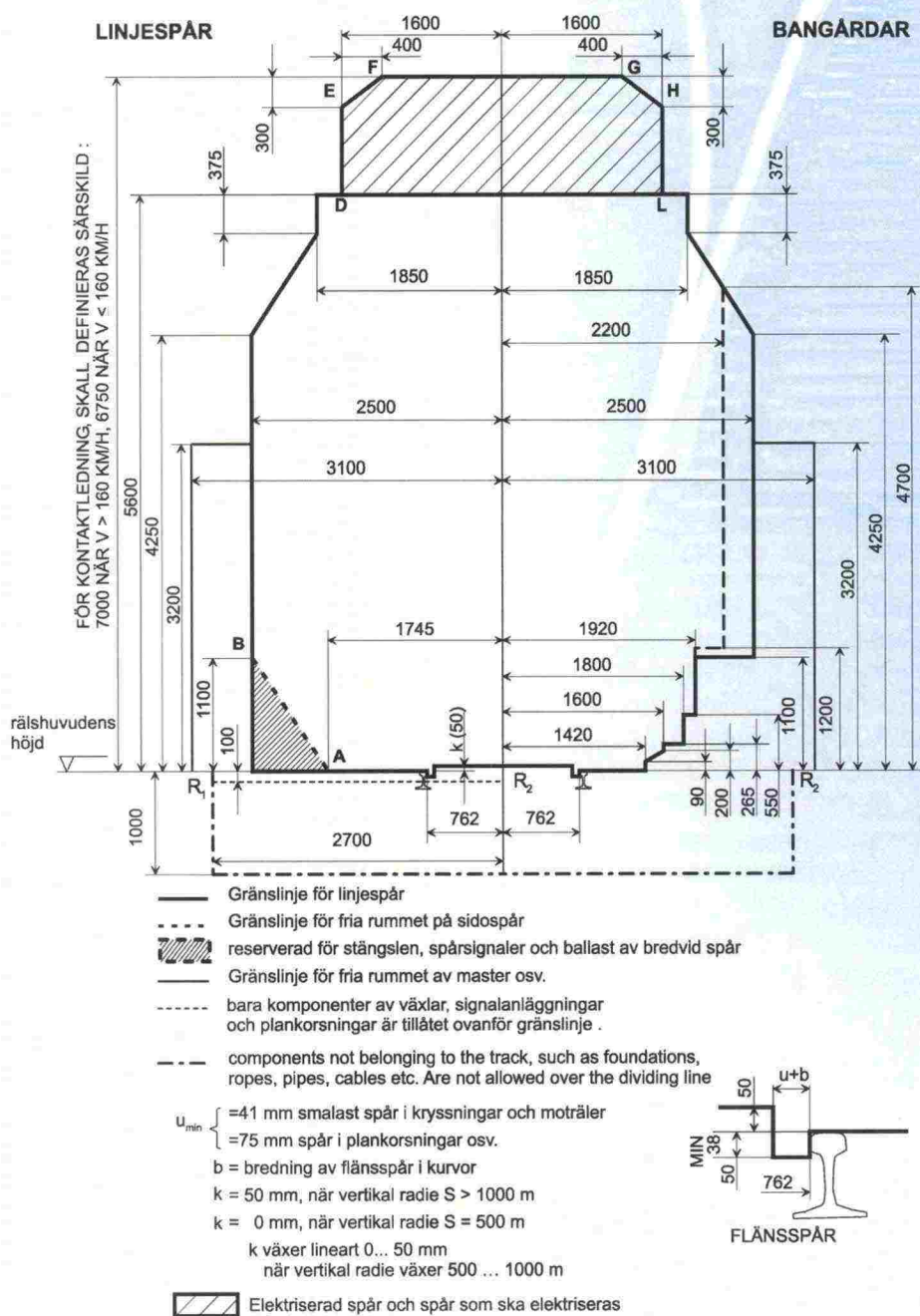


Bild 1. Huvudmått för normalsektionen för det fria rummet



# Bilaga 6

## Banornas överbyggnadsklasser, EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axeltryck

### Indelning av banorna i klasser

Beroende på överbyggnaden indelas banorna enligt följande:

Tabell 1. Indelning av banorna i klasser

Banklass	Överbyggnad			
Trafikverket överbyggnads- klass	Överbyggnads- klass SFS-EN 15528	Räler	Sliprar	Ballast
A	C4	K30, K33	trä	ballastgrus eller motsvarande
B <sub>1</sub>	D4	K43, 54 E1, K60, 60 E1	trä	ballastgrus eller motsvarande
B <sub>2</sub>	D4	K43, K60	trä, betong	makadamballast
C <sub>1</sub>	D4 /E4	54 E1	trä, betong, byggd före 1987	makadamballast
C <sub>2</sub>	D4/E4	54 E1	betong, byggd 1987 och därefter	makadamballast
D	D4/E4	60 E1	betong	makadamballast

Överbyggnadsklassens gräns går vid mittpunkten av trafikplatsens stationsbyggnad om inget annat angivits med kilometermärken.

Banavsnittens överbyggnadsklasser redovisas även i bild 1.

### Underhållsansvar

Den underhållsskyldige har, beroende på skicket av banans överbyggnad, rätt att utfärda bestämmelser som begränsar det högsta tillåtna axeltrycket och hastigheten.

Tabell 2. Huvudbanornas överbyggnadsklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik-verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor-vagnståg	16t	20t	22,5t	25t
<b>Helsinki–Riihimäki</b>								
Helsinki päärautatieasema–Pasila asema	C <sub>1</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
Pasila asema–Tikkurila läntisin raide	D	E4	160	160	120	120	100	100
Pasila asema–Tikkurila läntinen keskiraide	D	E4	160	160	120	120	100	100
Pasila asema–Tikkurilan itäinen keskiraide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Pasila asema–Tikkurila itäisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Tikkurila–Kerava asema läntisin raide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Tikkurila–Kerava asema läntinen keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Tikkurila–Kerava asema itäinen keskiraide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Tikkurila–Kerava asema itäisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kerava asema–Kytömaa läntisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kerava asema–Kytömaa läntinen keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kerava asema–Kytömaa itäinen keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kerava asema–Kytömaa itäisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kytömaa–Kyrölä	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä–Purola läntinen raide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä–Purola keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä–Purola itäinen raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Purola–Riihimäki asema	D	E4	200	200	120	120	100	100
<b>Riihimäki–Tampere</b>								
Riihimäki asema–Sääksjärvi	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi–Tampere tavara läntinen raide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi–Tampere tavara keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi–Tampere tavara itäinen raide	D	E4	100	100	100	100	100	100
Tampere tavara–Tampere asema	D	E4	200	200	120	120	100	100
<b>Kerava–Sköldvik</b>								
Kytömaa–Sköldvik	D	D4	80	80	80	80	80	—
<b>Olli–Porvoo</b>								
	A	C4	35 <sup>3</sup>	50 <sup>3</sup>	35 <sup>3</sup>	20 <sup>3</sup>	—	—
<b>Kerava–Vuosaari</b>								
Kerava asema–Vuosaari	D	D4	—	—	80	80	80	80
<b>Helsinki–Turku satama</b>								
Helsinki päärautatieasema–Leppävaara	D	D4	120	120	120	120	100	—
Leppävaara–Kirkkonummi	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
Kirkkonummi–Karjaa	C <sub>1</sub>	D4	160	180	120	120	100	—
Karjaa–Pohjankuru	D	D4	160	200	120	120	100	—
Pohjankuru–km 103,6	C <sub>1</sub>	D4	160	180	120	120	100	—
km 103,6–km 116,0	C <sub>2</sub>	D4	160	200	120	120	100	—
km 116,0–km 121,3	D	D4	160	200	120	120	100	—
km 121,3–km 158,0	C <sub>2</sub>	D4	160	200	120	120	100	—
km 158,0–Turku päärautatieasema	C <sub>1</sub>	D4	160	180	120	120	100	—
Turku päärautatieasema–Turku satama	C <sub>1</sub>	D4	40	40	40	40	40	—
<b>Huopalahti–Vantaankoski</b>								
	C <sub>1</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
<b>Turku–Uusikaupunki</b>								
Turku päärautatieasema–Raisio (km 207,4)	C <sub>1</sub>	D4	60	60	60	60	60	—
Raisio (km 207,4)–Uusikaupunki	B <sub>1</sub>	D4	60	60	60	60	50	—
<b>Raisio–Naantali</b>								
	B <sub>1</sub>	D4	50	50	50	50	50	—
<b>Uusikaupunki–Hangonsaari</b>								
Uusikaupunki–km 269,0	C <sub>1</sub>	D4	—	—	30 <sup>2</sup>	30 <sup>2</sup>	30 <sup>2</sup>	—
km 269,0–km 269,7	B <sub>1</sub>	D4	—	—	30 <sup>2</sup>	30 <sup>2</sup>	30 <sup>2</sup>	—
km 269,7–Hangonsaari	C <sub>1</sub>	D4	—	—	30 <sup>2</sup>	30 <sup>2</sup>	30 <sup>2</sup>	—
<b>Hyvinkää–Karjaa</b>								
Hyvinkää–km 133,1	C <sub>1</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 133,1–Kirkniemi	D	D4	80	80	80	80	80	—
Kirkniemi–km 152,2	D	E4	80	80	80	80	80	80
km 152,2–Karjaa	C <sub>1</sub>	E4	80	80	80	80	80	60
<b>Lohja–Lohjanjärvi</b>								
	B <sub>1</sub>	D4	—	—	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	—



Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik-verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor-vagnståg	16t	20t	22,5t	25t
<b>Karjaa–Hanko</b> Karjaa–km 205,7 km 205,7–Hanko-Pohjoinen Hanko-Pohjoinen–Hanko asema	D C <sub>1</sub> B <sub>1</sub>	E4 E4 D4	120 60 35	120 60 35	120 60 35	120 60 35	100 60 35	100 60 35
<b>Toijala–Turku</b> Toijala–km 256,7 km 256,7–km 268,5 km 268,5–km 269,3 km 269,3–km 274,1 km 274,1–Turku päärautatieasema	D D D D D	D4 D4 D4 D4 D4	140 140 120 100 80	140 140 120 100 80	120 120 120 100 80	120 120 120 100 80	100 100 100 100 80	— — — — —
<b>Toijala–Valkeakoski</b>	C <sub>1</sub>	D4	50	50	50	50	50	—
<b>Lielähti–Kokemäki</b>	C <sub>1</sub>	E4	140	140	120	120	100	60
<b>Kokemäki–Pori</b> Kokemäki–Harjavalta Harjavalta–Pori	D D	E4 E4	140 140	140 140	120 120	120 120	100 100	100 100
<b>Pori–Mäntyluoto</b>	C <sub>1</sub>	E4	70	70	70	70	70	50
<b>Mäntyluoto–Tahkoluoto</b>	B <sub>2</sub>	D4	50	50	50	50	50	—
<b>Pori–Ruosniemi</b>	B <sub>1</sub>	D4	—	—	20 <sup>2</sup>	20 <sup>2</sup>	20 <sup>2</sup>	—
<b>Kokemäki–Rauma</b>	D	E4	100	100	100	100	100	80
<b>Tampere–Seinäjoki</b> Tampere asema–Lielähti Lielähti–Seinäjoki asema	D D	E4 D4	120 200	120 200	120 120	120 120	100 100	100 —
<b>Niinisalo–Parkano–Kihniö</b> Niinisalo–Parkano Parkano–Kihniö	A A	C4 C4	30 30	30 30	30 30	30 30	— —	— —
<b>Tampere–Jyväskylä</b> Tampere Järvensivu–Orivesi Orivesi–km 287,4 km 287,4–km 308,2 km 308,2–Jyväskylä	C <sub>2</sub> D D C <sub>1</sub>	E4 E4 D4 D4	140 120 160 160	140 140 160 160	120 120 120 120	120 120 120 120	100 100 100 100	100 80 — —
<b>Jämsä–Kaipola</b>	B <sub>1</sub>	D4	—	—	50 <sup>2</sup>	50 <sup>2</sup>	50 <sup>2</sup>	—
<b>Jyväskylä–Pieksämäki</b> Jyväskylä–Pieksämäki asema	C <sub>1</sub>	D4	140	140	120	120	100	—
<b>Orivesi–Seinäjoki</b> Orivesi–Haapamäki Haapamäki–km 301,1 km 301,1–Pihlajavesi Pihlajavesi–Seinäjoki	B <sub>1</sub> B <sub>1</sub> C <sub>2</sub> B <sub>1</sub>	D4 D4 D4 D4	100 90 100 100	100 90 100 100	100 90 100 100	70 60 100 60	60 50 100 50	— — — —
<b>Vilppula–Mänttä</b>	B <sub>1</sub>	D4	50	50	50	50	50	—
<b>Seinäjoki–Kaskinen</b> Seinäjoki–km 452,0 km 452,0–km 530,0 km 530,0–Kaskinen	B <sub>1</sub> <sup>1)</sup> B <sub>1</sub> <sup>1)</sup> B <sub>1</sub> <sup>1)</sup>	D4 D4 D4	80 60 80	80 60 80	80 60 80	60 50 60	50 40 50	— — —
<b>Seinäjoki–Vaasa</b>	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
<b>Vaasa–Vaskiluoto</b>	A	C4	—	—	30 <sup>2</sup>	30 <sup>2</sup>	20 <sup>2</sup>	—

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik-verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor-vagnståg	16t	20t	22,5t	25t
<b>Seinäjäki–Oulu</b>								
Seinäjäki asema–km 419,0	C <sub>2</sub>	D4	140	140	120	120	100	—
km 419,0–km 422,9	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 422,9–km 441,8	C <sub>2</sub>	D4	140	140	120	120	100	—
km 441,8–km 551,1	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 551,1–km 553,1	C <sub>2</sub>	D4	70	70	70	70	70	—
km 553,1–Oulu asema	D	D4	140	140	120	120	100	—
<b>Pännäinen–Pietarsaari</b>	C <sub>2</sub>	D4	60	60	60	60	60	—
<b>Pietarsaari–Alholma</b>	C <sub>2</sub>	D4	—	—	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	—
<b>Kokkola–Ykspihlaja</b>	B <sub>1</sub>	D4	—	—	35	35	35	—
<b>Tuomioja–Raahe</b>	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
<b>Raahe–Rautaruukki</b>	C <sub>2</sub>	D4	—	—	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	—
<b>Oulu–Laurila</b>								
Oulu asema–Laurila	C <sub>2</sub>	D4	140	140	120	120	100	—
<b>Kemi–Ajos</b>	B <sub>1</sub>	D4	—	—	50 <sup>2</sup>	50 <sup>2</sup>	50 <sup>2</sup>	—
<b>Laurila–Kemijärvi</b>								
Laurila–Koivu	D	D4	140	140	120	120	100	—
Koivu–Rovaniemi	D	D4	120	120	120	120	100	—
Rovaniemi–Misi	C <sub>2</sub>	D4	100	100	100	100	100	—
Misi–km 1037,1	C <sub>1</sub>	D4	100	100	100	100	100	—
km 1037,1–Kemijärvi	B <sub>1</sub>	D4	100	100	100	60	50	—
<b>Kemijärvi–Kellosoelkä</b>								
Kemijärvi–Isokylä	B <sub>1</sub>	D4	50	50	50	50	50	—
Isokylä–Kellosoelkä	A	C4	50	50	50	40	—	—
<b>Laurila–Tornio–raja</b>								
Laurila–Tornio	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
Tornio–Tornio–raja	C <sub>1</sub>	D4	40	40	40	40	40	—
<b>Tornio–Röyttä</b>	B <sub>1</sub>	D4	—	—	50 <sup>2</sup>	50 <sup>2</sup>	50 <sup>2</sup>	—
<b>Tornio–Kolari</b>								
Tornio–km 885,6	B <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
Km 885,6–km 1011,6	D	D4	80	80	80	80	80	—
km 1011,6–Kolari	D	D4	100	100	100	100	100	—
<b>Kerava–Hakosilta</b>								
Kytömaa–Hakosilta	D	D4	200	220	120	120	100	100
<b>Riihimäki–Kouvola</b>								
Riihimäki asema–Hakosilta	D	D4	140	140	120	120	100	—
Hakosilta–Lahti	D	D4	160	200	120	120	100	80
Lahti–Kouvola asema	D	D4	200	200	120	120	100	100
<b>Lahti–Heinola</b>	B <sub>1</sub>	D4	60	60	60	60	50	—
<b>Lahti–Mukkula</b>	B <sub>1</sub>	D4	—	—	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	—
<b>Lahti–Loviisan satama</b>	B <sub>1</sub>	D4	60	60	60	60	50	—
<b>Kouvola–Pieksämäki</b>								
Kouvola asema–km 245,9	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 245,9–Otava	D	D4	160	200	120	120	100	—
Otava–Pieksämäki asema	D	D4	140	140	120	120	100	—
<b>Mynttilä–Ristiina</b>	A	C4	50	50	50	35	20	—
<b>Otava–Otavan satama</b>	B <sub>1</sub>	D4	—	—	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	—



Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik-verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor-vagnståg	16t	20t	22,5t	25t
<b>Pieksämäki–Kontiomäki</b>								
Pieksämäki asema–Kuopio	C <sub>2</sub>	D4	140	140	120	120	100	—
Kuopio–Iisalmi	D	D4	140	140	120	120	100	—
Iisalmi–Murtomäki	C <sub>2</sub>	D4	140	140	120	120	100	—
Murtomäki–Kajaani	C <sub>1</sub>	D4	140	140	120	120	100	—
Kajaani–Kontiomäki	C <sub>1</sub>	D4	140	140	140	140	100	—
<b>Kajaani–Lamminniemi</b>	B <sub>1</sub>	D4	—	—	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	—
<b>Suonenjoki–Iisvesi</b>	B <sub>1</sub>	D4	—	—	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	—
<b>Murtomäki–Otanmäki</b>	A	C4	—	—	50 <sup>2</sup>	40 <sup>2</sup>	—	—
<b>Kouvola–Kuusankoski</b>								
Kouvola asema–Kuusankoski	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
<b>Iisalmi–Ylivieska</b>								
Iisalmi–km 555,8	C <sub>1</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
km 555,8–km 613,1	D	D4	120	120	120	120	100	—
km 613,1–Ylivieska	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
<b>Pyhäkumpu erk. vh–Pyhäkumpu</b>	B <sub>1</sub>	D4	35	35	35	35	35	—
<b>Kontiomäki–Vartius</b>								
Kontiomäki–km 662,3	C <sub>1</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 662,3–km 664,0	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 664,0–km 665,1	C <sub>1</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 665,1–km 666,2	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 666,2–km 672,0	C <sub>1</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 672,0–km 680,9	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 680,9–km 682,0	C <sub>1</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 682,0–km 686,5	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 686,5–km 687,5	C <sub>1</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 687,5–km 709,0	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 709,0–km 747,0	C <sub>1</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 747,0–km 754,7	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
km 754,7–Vartius-rajaa	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
<b>Kontiomäki–Ämmänsaari</b>	A	C4	50	50	50	40	—	—
<b>Siilinjärvi–Viinijärvi</b>	C <sub>2</sub>	D4	100	100	100	100	100	—
<b>Sysmäjärvi–Vuonos</b>	B <sub>2</sub>	D4	—	—	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	35 <sup>2</sup>	—
<b>Haapamäki–Jyväskylä</b>	B <sub>1</sub>	D4	100	100	100	70	60	—
<b>Jyväskylä–Äänekoski</b>	C <sub>1</sub>	D4	100	100	100	100	100	—
<b>Äänekoski–Haapajärvi</b>	A	C4	60	60	60	40	—	—
<b>Kouvola–Kotka</b>								
Kouvola tavara–Juurikorpi läntinen raide	D	D4	120	120	120	120	100	—
Kouvola Oikoraide–Inkeroinen itäinen raide	C <sub>1</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
Inkeroinen–Juurikorpi itäinen raide	D	D4	120	120	120	120	100	—
Juurikorpi–Paimenportti	D	D4	120	120	120	120	100	—
Paimenportti–Kotka asema	C <sub>1</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
Kotka asema–Kotkan satama	C <sub>1</sub>	D4	35	35	35	35	35	—
<b>Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo</b>	C <sub>1</sub>	D4	50	50	50	50	50	—
<b>Juurikorpi–Hamina</b>	C <sub>1</sub>	D4	100	100	100	100	100	—
<b>Luumäki–Vainikkala</b>	D	D4	120	140	120	120	100	100
<b>Lappeenranta–Mustolan satama</b>	C <sub>1</sub>	D4	—	—	50 <sup>2</sup>	50 <sup>2</sup>	50 <sup>2</sup>	—
<b>Imatra tavara–Imatrankoski-rajaa</b>	D	D4	50	50	50	50	50	—

Bandel	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafik-verket	SFS-EN 15528	loktåg	motor-vagnståg	16t	20t	22,5t	25t
<b>Kouvola–Joensuu</b>								
Kouvola asema–Luumäki	D	D4	200	200	120	120	100	100
Luumäki–km 395,5	D	D4	140	140	120	120	100	—
km 395,5–Säkäniemi	D	D4	140	140	120	120	100	—
Säkäniemi–Joensuu Sulkuniemi	D	D4	140	140	120	120	100	—
Joensuu Sulkuniemi–Joensuu asema	C <sub>1</sub>	D4	90	90	90	90	90	—
<b>Niirala–Säkäniemi</b>								
Niirala raja–Säkäniemi	D	D4	100	100	100	100	100	—
<b>Joensuu–Ilomantsi</b>								
Joensuu Sulkulahti–Heinävaara	B <sub>1</sub>	D4	60	60	60	60	60	—
Heinävaara–km 660,4	A	C4	50	50	50	40	—	—
km 660,4–km 664,1	B <sub>1</sub>	D4	50	50	50	40	—	—
km 664,1–km 678,4	A	C4	50	50	50	40	—	—
km 678,4–km 683,8	B <sub>1</sub>	D4	50	50	50	40	—	—
km 683,8–km 687,9	A	C4	50	50	50	40	—	—
km 687,9–km 692,5	B <sub>1</sub>	D4	50	50	50	40	—	—
km 692,5–Ilomantsi	A	C4	50	50	50	40	—	—
<b>Pieksämäki–Joensuu</b>								
Pieksämäki–Varkaus	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
Varkaus–Joensuu asema	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
<b>Varkaus–Kommila</b>	B <sub>2</sub>	D4	50	50	50	50	50	—
<b>Huutokoski–Savonlinna</b>	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
<b>Savonlinna–Parikkala</b>	B <sub>2</sub> <sup>1)</sup>	D4	110	110	110	90	80	—
<b>Joensuu–Nurmes</b>								
Joensuu asema–Uimaharju	C <sub>2</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
Uimaharju–Liekka	C <sub>2</sub>	D4	100	100	100	100	100	—
Liekka–Nurmes	B <sub>2</sub>	D4	110	110	110	90	80	—
<b>Liekka–Pankakoski</b>	A	C4	—	—	30 <sup>2</sup>	30 <sup>2</sup>	20 <sup>2</sup>	—
<b>Nurmes–Kontiomäki</b>								
Nurmes–Porokylä	B <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
Porokylä–Maanselkä	C <sub>2</sub>	D4	80	80	80	80	80	—
Maanselkä–Vuokatti	A	C4	50	50	50	40	—	—
Vuokatti–Kontiomäki	B <sub>1</sub>	D4	80	80	80	60	50	—
<b>Vuokatti–Lahnaslampi</b>	B <sub>2</sub>	D4	—	—	50 <sup>2</sup>	50 <sup>2</sup>	50 <sup>2</sup>	—
<b>Oulu–Kontiomäki</b>								
Oulu Nokela–Utajärvi	C <sub>1</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
Utajärvi–km 874,0	C <sub>1</sub>	D4	140	140	120	120	100	—
km 874,0–Paltamo	C <sub>1</sub>	D4	120	120	120	120	100	—
Paltamo–Kontiomäki	C <sub>1</sub>	D4	140	140	120	120	100	—

<sup>1)</sup> Begränsning på grund av broar, se bilaga 10

<sup>2)</sup> Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

<sup>3)</sup> Järnvägsverkets föreskrift/museitrafik 295/411/2008



## Övertunga transporter

- 1) En vagn, vars axeltryck överskrider det största angivna axeltrycket för de olika banavsnitten i tabellen i Nätbeskrivningens kapitel 3.3, är övertung för ifrågavarande banavsnitt
- 2) Lasten enligt lasttabellen för vagnarna får inte avsiktligt överskridas. Överlasten måste lossas vid första möjliga trafikplats, om lastvikten är mer än 5 % högre än den tillåtna lasten då vagnens största axeltryck är 225 kN och mer än 2 % högre än den tillåtna lasten då vagnens största axeltryck är 250 kN.
- 3) Överlastade inrikes vagnar eller vagnar i den östliga samtrafiken får transporteras med högst följande hastigheter då det största axeltrycket är 225 kN:

Överbyggnadsklass	Axeltryck högst kN	Hastighet km/h
A <sup>(1)</sup>	225 <sup>(1)</sup>	20 <sup>(1)</sup>
B <sub>1</sub>	235	35
B <sub>2</sub>	235	50
C <sub>1</sub> , C <sub>2</sub> , D	235	80

(1) På banor och sidospår i överbyggnadsklass A får man endast tillfälligt transportera enskilda övertunga vagnar vars axeltryck överskrider 200 kN men inte 225 kN med en hastighet av 20 km/h. På banor och sidospår i överbyggnadsklass A är det förbjudet att trafikera med axeltryck som överskrider 225 kN.

- 4) Övertunga vagnar måste transporteras enligt bestämmelserna för specialtransporter. Vagnarnas hjulsatser och den övriga underredeskonstruktionen måste granskas före transport.
- 5) Tillfällig transport av övertunga vagnar kan komma på fråga vid ett sporadiskt behov. En tillfällig, övertung transport måste meddelas till banhållaren så att skicket av banans överbyggnad kan följas upp.
- 6) Övertunga vagnar, med axeltryck på högst 245 kN, som följer rysk standard, kan transporteras på särskilt angivna banavsnitt som specialtransport enligt villkoren i transporttillståndet. Bandelarna och trafikeringsvillkoren finns i den aktuella Nätbeskrivningen. Trafikering på banor och spår i överbyggnadsklass A är förbjuden.
- 7) Övertunga transporter som inte angivits under punkterna 3, 4 och 5, och som saknar transporttillstånd av permanent karaktär, hanteras som specialtransporter.

# Högsta tillåtna hastighet i växlar och spårkorsningar

Tabell 4. Högsta tillåtna hastighet i växlar och spårkorsningar

	Överbyggnadsklass					
	A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>1</sub>	C <sub>2</sub>	D
<b>Rakt spår</b>						
Enkla växlar, 60 E 1 korta	70	100	110	180	200	200
Enkla växlar, 60 E 1 långa	—	100	110	180	200	220
Enkla växlar, 54 E 1 långa	70	100	110	140	140	140
Enkla växlar, övriga	70	100	110	160	160	160
Dubbelväxlar	70	100	110	120	120	120
Korsningsväxlar	35	90	90	90	90	90
Spårkorsningar	35 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>	90 <sup>1)</sup>
<b>Avvikande spår</b>						
Korta växlar R = 165 m	20 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>	20 <sup>1)</sup>
Korta växlar	35	35	35	35	35	35
Korta växlar, axeltryck är över 22,5 t	—	10	20	20	20	35
Långa växlar						
R = 500 m	—	—	—	60	60	60
R = 530 m	70	70	70	—	—	—
R = 900 m, axeltryck högst 22,5 t	—	80	80	80	80	80
R = 900 m, axeltryck över 22,5 t	—	—	—	60	60	60
R = 1600 m	—	—	—	110	110	110
R = 2500 m	—	—	—	140	140	140
R = 3000 m	—	—	—	—	—	160
<b>Växel utan säkerhetsskydd</b>						
Rakt och avvikande spår	30 <sup>1)</sup>	30 <sup>1)</sup>	30 <sup>1)</sup>	30 <sup>1)</sup>	30 <sup>1)</sup>	30 <sup>1)</sup>
<b>Uppkörbar växel</b>	30	30	30	30	30	30

<sup>1)</sup> Har utmärkts med hastighetsmärken

Päällysrakenneluokka Überbyggnadklass Superstructure Category	ei sähköistetty icke-elektrifierad non-electrified	sähköistetty elektrifierad electrified	kiskotus räiler rails	pölyt sliprar sleepers	tukikerros ballast ballast
A	—		K30, K33	puu trä wooden	raidesora tai vastaava ballastgrus eller motsvarande gravel or equivalent
B <sub>1</sub>	—		K43, K60, K54 E1, 60 E1	puu trä wooden	raidesora tai vastaava ballastgrus eller motsvarande gravel or equivalent
B <sub>2</sub>	—	—	K43, K60	puu, betoni trä, betong wooden, concrete	raidesepeli makadamballast railway ballast
C <sub>1</sub>	—	—	54 E1	puu, betoni trä, betong wooden, concrete < 1987	raidesepeli makadamballast railway ballast
C <sub>2</sub>	—	—	54 E1	betoni betong concrete ≥ 1987	raidesepeli makadamballast railway ballast
D	—	—	60 E1	betoni betong concrete	raidesepeli makadamballast railway ballast

----- Ei liikennöintiä  
Trafikeras inte  
No traffic

— Yksityinen rata  
Privat bana  
Private line

— Museorata  
Museibana  
Museum line

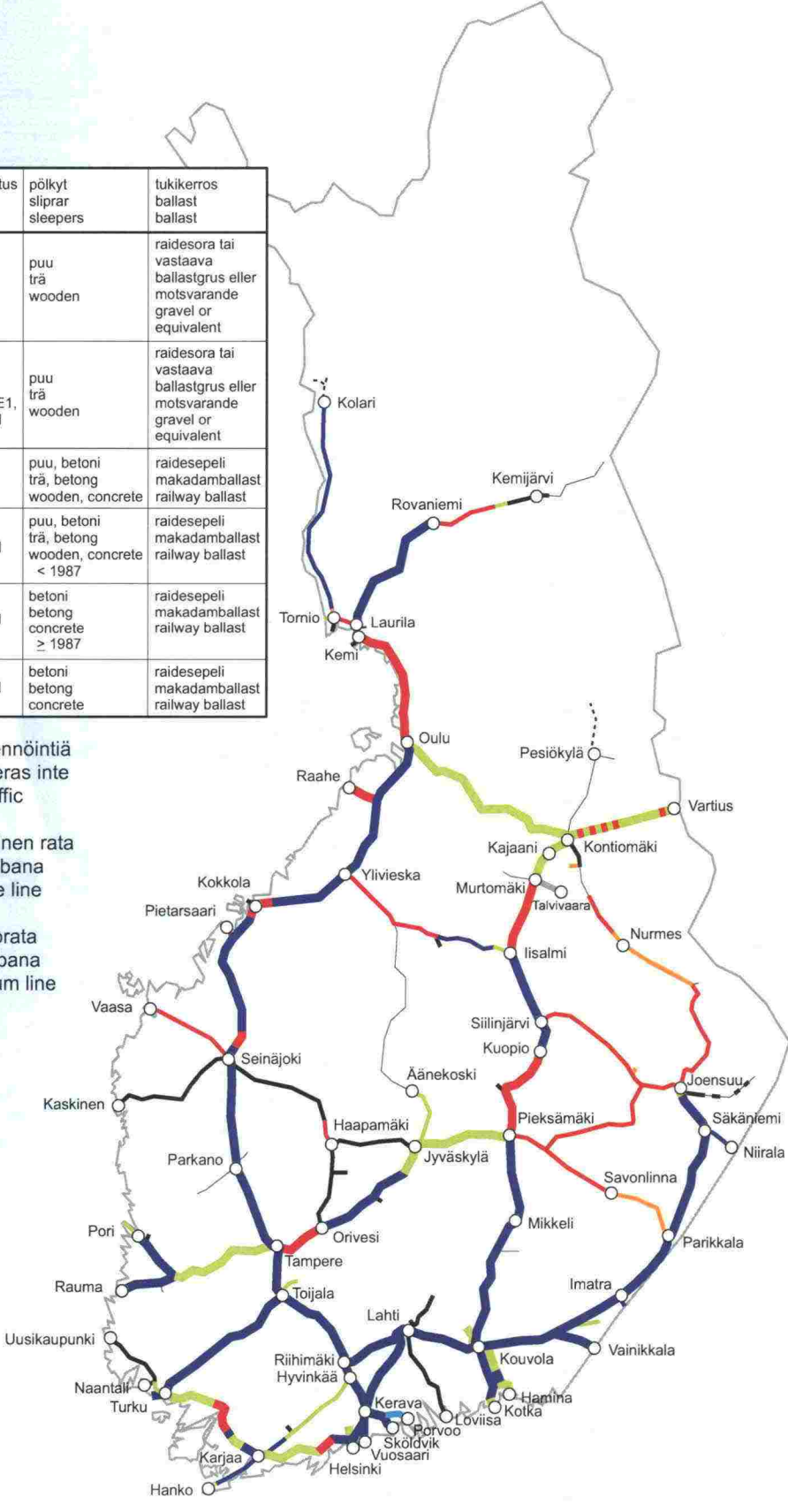


Bild 1. Banornas överbyggnadsklasser och elektrifieringen av banorna.



# Bilaga 7

## Säkerhetssystemen

De säkerhetssystem som används på banavsnitten framgår av bilderna i denna bilaga. De banavsnitt där man inte tillämpar något av de säkerhetssystem som bilderna visar styrs manuellt av tågklarerana.

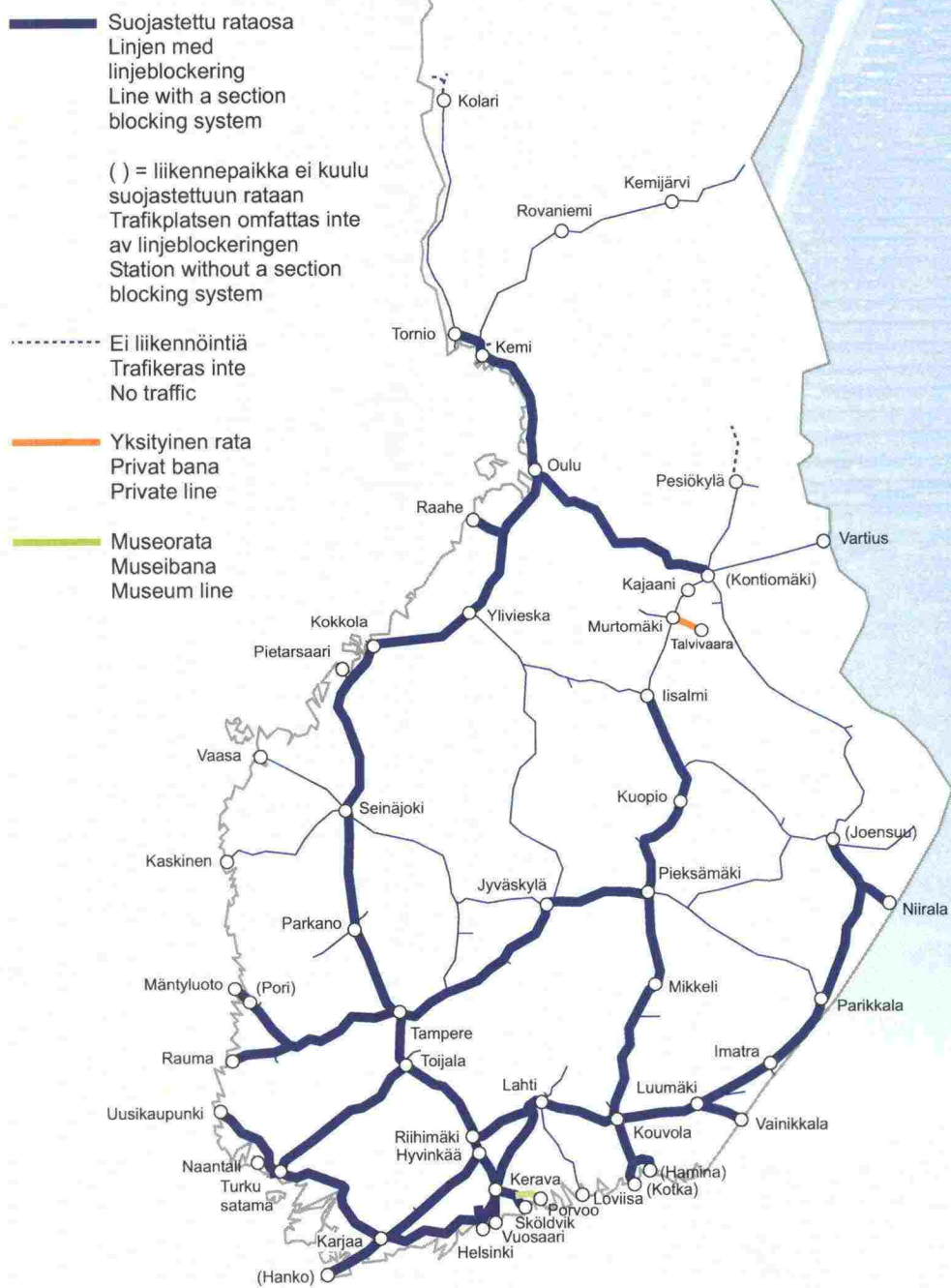



Bild 1. Linjeblockerade banavsnitt

 Kauko-ohjattu rataosa  
 Fjärrstyrd linje  
 Line with a centralized  
 traffic control system

( ) = liikennepaikka ei kuulu  
 kauko-ohjattuun rataan  
 Trafikplatsen omfattas inte  
 av fjärrstyrningen  
 Station without a centralized  
 traffic control system

 Ei liikennöintiä  
 Trafikeras inte  
 No traffic

 Yksityinen rata  
 Privat bana  
 Private line



 Museorata  
 Museibana  
 Museum line



Bild 2. Fjärrstyrda banavsnitt



 Junan  
 kulunvalvontajärjestelmällä  
 varustettu rataosa  
 Linje med automatisk  
 tågkontroll  
 Line with ATP

( ) = liikennepaikka ei kuulu  
 kulunvalvontajärjestelmän  
 rataosaan  
 Trafikplats utan  
 automatisk tågkontroll  
 Station without ATP

 Ei liikennöintiä  
 Trafikeras inte  
 No traffic

 Yksityinen rata  
 Privat bana  
 Private line


 Museorata  
 Museibana  
 Museum line



Bild 3. Banavsnitt med automatisk tågkontroll



- Radio-ohjatut rataosat  
Linjen med radioblockering  
Line with a radio-controlled traffic system
- ( ) = liikennepaikka ei kuulu radio-ohjauksen rataosuuteen  
Trafikplats utan radioblockering  
Station without a radio-controlled traffic system
- Ei liikennöintiä  
Trafikeras inte  
No traffic
- Yksityinen rata  
Privat bana  
Private line
- Museorata  
Museibana  
Museum line

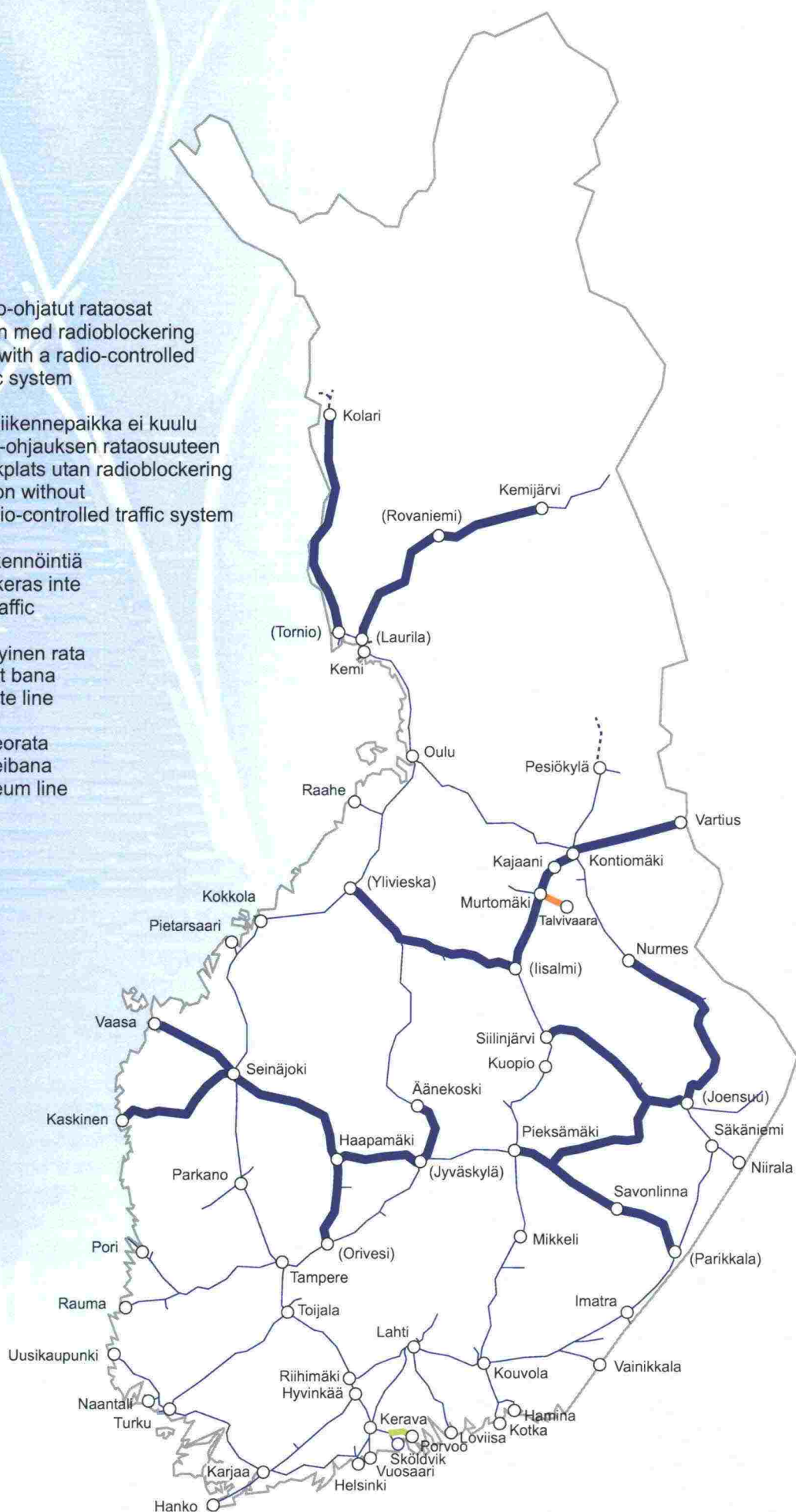


Bild 4. Banavsnitt med radiostyrning

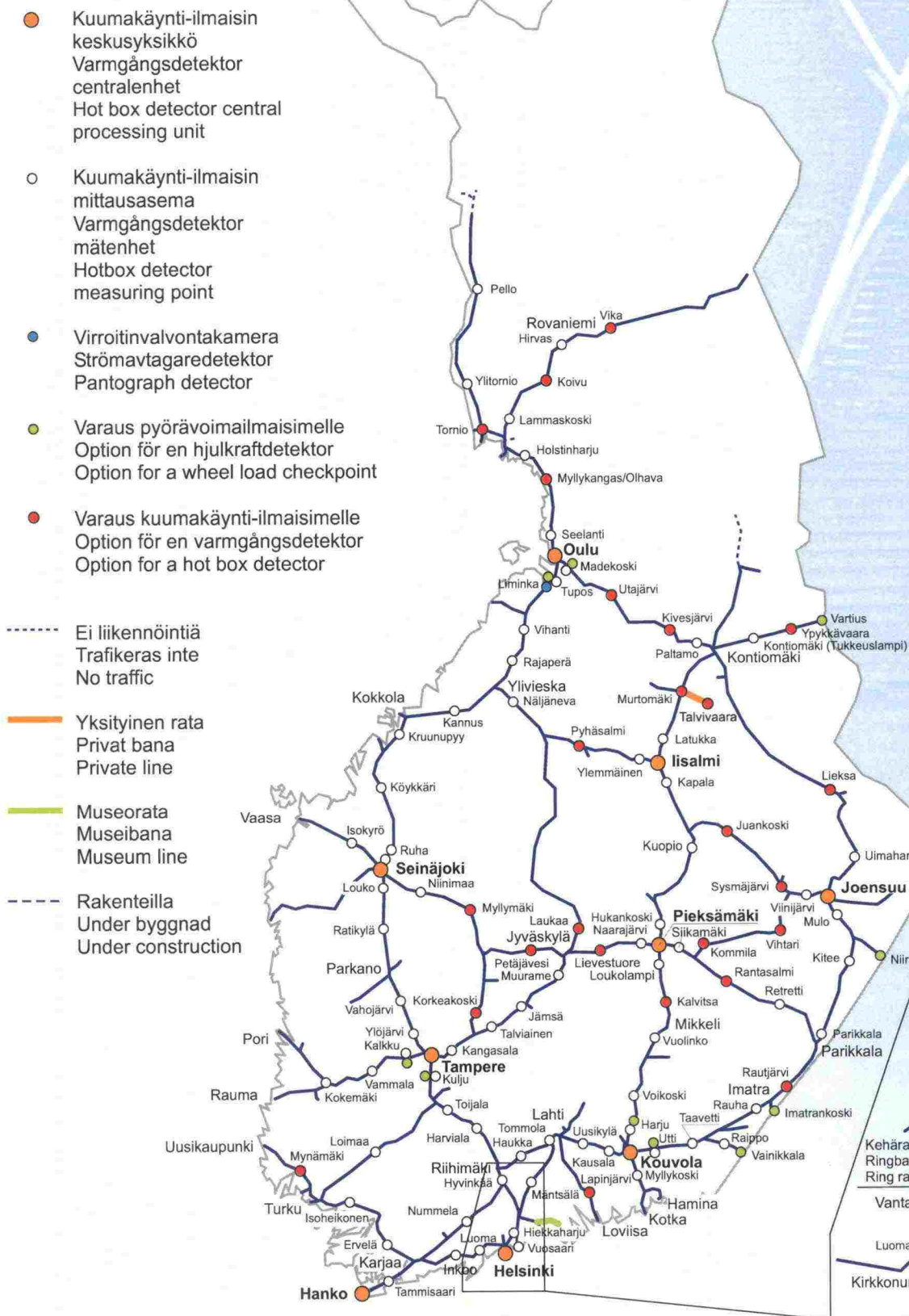


Bild 5. Övervakningssystem för rullande materiel



# Bilaga 8

## Hastighets- begränsningar som beror på vibrationer

Tabell 1. Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer

Banavsnit	Plats	Kilometerintervall	Träder i kraft	Hastighetsbegränsning
Seinäjoki-Uleåborg	Limingo	726+900-729+200	1998	tåg ≥ 3000 ton 50 km/h
Riihimäki-Kouvola	Koria	182+900-186+400	2001	tåg ≥ 3000 ton 30 km/h
Seinäjoki-Uleåborg	Kempele	740+600-741+700	7.1.2002	tåg ≥ 3000 ton 50 km/h
Riihimäki-Kouvola	Hollola	116+200-118+500	2001	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Riihimäki-Lahtis	Lahtis	125+000-125+400	7.1.2002	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Helsingfors-Riihimäki	Jokela	47+950-49+950	1999	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Kervo-Sköldvik	Nickby	38+850-40+160	1997	alla tåg 40 km/h
Kouvola-Kotka	Mylykoski	201+500-203+100	2000	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Seinäjoki-Kaskö	Kurikka	450+500-452+000	1999	alla tåg 40 km/h
Uleåborg-Kontiomäki	Muhos	786+000-790+000	5.11.2002	tåg ≥ 3000 ton 60 km/h
Uleåborg-Kontiomäki	Uleåborg	762+800-763+800	16.1.2004	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Toijala-Åbo	Loimaa	208+000-210+600	9.1.2005	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Toijala-Åbo	Åbo	271+900-273+700	1.10.2006	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Kervo-Sköldvik	Kervo	30+800-31+350	11.9.2007	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Kervo-Lahtis	Träskanda	35+800-36+200	15.10.2008	godståg ≥ 3000 ton 40 km/h



# Bilaga 9

## Maximal hastighet i tunnlar

Tabell 1. Maximal hastighet i tunnlar.

Tunnel	Km-position	Maximal hastighet [km/h]		
		1-vånings	2-vånings	Sm3
<b>Helsingfors-Karis</b>				
Lillgård	46+791-46+977	160	120	180
Riddarbacken	47+769-48+043	160	120	180
<b>Karis-Salo</b>				
Bäljars	88+920-89+230	160	140	200
Köpskog	90+490-90+535	160	140	200
Äminne	92+390-92+500	160	140	200
Högbacka	94+365-94+565	160	140	200
Kaivosmäki	113+962-114+060	160	140	200
Haukkamäki	114+304-114+740	160	140	200
Harmaamäki	115+150-115+418	160	140	200
Lemunmäki	125+870-126+590	160	160	180
Märjänmäki	126+940-128+180	160	160	180
Lavianmäki	137+720-138+260	160	160	180
Tottola	139+249-139+777	160	120	180
<b>Salo-Åbo</b>				
Halikko	150+207-150+395	160	140	200
Pepallonmäki	152+420-152+950	160	140	200
<b>Orivesi-Jyväskylä</b>				
Keljonkangas	335+301-335+526	140	140	140

# Bilaga 10

## Restriktioner till följd av broar

På de viktbegränsade broar som omnämns nedan råder följande restriktioner för rullande materiel i fråga om axeltryck och hastighet. Broarnas hastighetsbegränsningar framgår av utsatta hastighetsmärken.

### Viktbegränsade broar

- 1) Kyrönsalmi bro på banavsnittet Parikkala–Savonlinna:
- Begränsning av axeltryck 22,5 ton
  - Högsta tillåtna hastighet på bron 20 km/h.
- 2) Broarna vid Seinäjoki å, Kyröälv, Nenätönjoki å, Kainastönjoki å, Tjock å, Närpes å och Kaskö sund på banavsnittet Seinäjoki–Kaskö.
- Begränsning av axeltryck 22,5 ton
  - Högsta tillåtna hastigheten på bron är 60 km/h om inte lägre hastighet anges separat.

De nämnda axeltrycken får inte överskridas, utan överlast måste lossas vid den trafikplats där överlasten konstateras.

Bestämmelserna om viktbegränsade broar gäller inte vagnar med 6- eller 8-axlar av rysk standard, som endast får transporteras på de broar som omnämns i dessa punkter i egenskap av specialtransporter enligt villkoren i transporttillståndet.

### Öppningsbara broar

På de öppningsbara broarna är den högsta tillåtna hastigheten 40 km/h, såvida den inte av andra orsaker har begränsats ytterligare. Om den öppningsbara bron är låst och rälskarvarna har utrustats med rälskarvjärn eller annan motsvarande låsning eller övervakning, är den högsta tillåtna hastigheten 60 km/h.

Tabell 1. Restriktioner till följd av öppningsbara broar.

Bro	Banavsnitt	Tillåten hastighet [km/h]
Pojo bro	Karis–Hangö	50
Kyrönsalmi bro	Nyslott–Parikkala	20 <sup>1</sup>
Pirttiniemi bro	Pieksämäki–Joensuu	40 <sup>2</sup>
Bron vid Taipale kanal	Pieksämäki–Joensuu	30 <sup>2</sup>
Bron vid Pielisjoki å	Pieksämäki–Joensuu, Joensuu–Nurmes	50
Päivärinta bro	Pieksämäki–Kontiomäki	60
Uimasalmi bro	Joensuu–Nurmes	60
Tahkoluoto bro	Mäntyluoto–Tahkoluoto	50

<sup>1</sup> Jfr. punkten Viktbegränsade broar.

<sup>2</sup> Bron och rälskarven kan låsas, varvid den tillåtna hastigheten är 60 km/h.



# Bilaga 11

## Större banarbeten och banarbeten som påverkar trafiken 2011

I den här bilagan presenteras en uppskattning över de banarbeten som genomförs under tidtabellsperioden 2011 och vilka eventuellt påverkar trafiken. Uppgifterna i bilagorna kan justeras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. En uppdaterad lista publiceras på Trafikverkets webbplats.

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
<b>SÖDRA FINLAND</b>		
Karis-Åbo: Pålning vid Ervelä, Pikis banvallsarbete för underfartsbro	X	Totalavbrott veckoslut fr-kväll till sö-em
Kyrkslätt-Karis: Reparation av Käla påhattsområde, underfartsbro vid Jeppas	X	Avbrott veckoslut 16 h
Alberga-Kyrkslätt stationsarrangemang: Tolls och Jorvas	X	Enkelspår och avbrott veckoslut. Trafikarrangemang för närtrafiken
Alberga: tunnel vid Säteristigen	X	Enkelspår och avbrott veckoslut. Trafikarrangemang för närtrafiken
Omarbete av Ilmala bangård	-	-
Sandkulla-Björkby: ringbanan, flyttande av östra spåret, broarbete	X	Östra spåret: 34 h. Östra mittspåret: 34 h. Dessutom avbrott vardagsnätter och veckoslut. Trafikarrangemang för närtrafiken
Mellersta Böle: Omarbete av spår 5b på Böle station, spårändring för Böle godstrafik, biltågsspår samt bygge av västra tilläggsspår	X	Avbrott vardagsnätter och veckoslut. Trafikarrangemang för närtrafiken
Böle: utbyte av växel V401	X	Samordning med arbetena i Mellersta Böle
Hoplax-Vandaforsen: reparation av vattenisolering på bro	X	Enkelspår och avbrott veckoslut. Trafikarrangemang för närtrafiken
<b>ÖSTRA FINLAND</b>		
Luumäki-Villmanstrand: huvudvägens växlar vid Rasinsuo, Törölä, Tapavainola	X	9 h arbetspass veckoslut
Kouvola-S:t Michel: underfartsbroar	X	16-24 h totalavbrott veckoslut
S:t Michel-Pieksämäki: underfartsbroar	X	16-24 h totalavbrott veckoslut
Pieksämäki-Kuopio: underfartsbroar, förstärkning av berg och tunnel, makadamsiktning, rälsbyte, stationsarrangemang i Suonenjoki	X	16 h totalavbrott, 8 h arbetspass sensommar/höst. Samordning med ombyggnadsarbetena på Kuopio bangård
Ombyggnad av Kuopio bangård: personbangård och Iloharju	X	Förändrad användning av spåren. Samordning med arbetena Pieksämäki-Kuopio
Kuopio-Siilinjärvi: Riksväg 5 Päiväranta - Vuorela	X	8 h arbetspass v. 18. 65 h totalavbrott v. 25/26. 8 h arbetspass v. 27
Bygge av Kotolahti bangård, anläggning av huvudvägens växlar. Ombyggnad av Kivisalmi växel	X	4 x 10 h och 2 x 24 h arbetspass
Kouvola-Inkeroinen: siktning, östra spåret	X	Totalavbrott 2 veckor på östra spåret
Kouvola-Kuusankoski: byte av överbyggnad	X	8 h arbetspass
Savonlinna: Rv 14	-	-
Parikkala-Joensuu: underfartsbroar	X	16-24 h totalavbrott veckoslut

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
<b>VÄSTRA FINLAND</b>		
Tavastehus: tunnel vid Vaneri	X	8 h arbetspass, avbrott för pålning och flytt av bro, enkelspår
Lielähti–Kokemäki: förnyande av överbyggnad 88 km	X	8 h arbetspass
Björneborg–Mäntyluo: förnyande av överbyggnad	X	8 h arbetspass nätter och veckoslut
Jämsänkoski–Jyväskylä: överbyggnad i tunnlar.	X	Totalavbrott två veckor. Inga samtidiga avbrott på Hy–Kr–Åbo
Orivesi–Haapamäki: borttagning av plankorsningar, broar	X	16–24 h totalavbrott
Tampere–Orivesi: makadamsiktning, rälsbyte	X	Enkelspår
Vilppula–Mänttä: förnyande av överbyggnad	X	8 h arbetspass nätter
Seinäjäki–Uleåborg höjning av servicenivån: Bennäs–Karleby broarbeten: flytt av tre broar. Trafikplatsarbeten i Bennäs, Kållby och Kronoby, Seinäjäki–Ruha skarvningsarbete av dubbelspåret, ny trafikplats i Riijärvi. Samordning med arbetena i Tuomioja–Limingo och Karleby–Ylivieska.	X	5 x totalavbrott, avbrott på midsommaren
Byte av växel i Karleby: V561	X	Samordning med arbetena Seinäjäki–Uleåborg
Karleby–Ylivieska dubbelspår, tre broar	X	2 x 12 h lö-sö nätter och avbrott på midsommaren 24 h. Inte samtidigt med avbrotten på Seinäjäki–Karleby
Seinäjäki–Vasa elektrifiering	X	3 h arbetspass kl. 7.00–18.00 under fyra vardagar/vecka under tiden oktober 2010–juni 2011
Ibruktagnig av säkerhetsanordning på Yxpila mellanbangård	X	Spårreserveringar
Tammerfors personbangård: Rongankatu tunnel	X	Ändringar i användning av spåret 4 x 36 h
<b>NORRA FINLAND</b>		
Seinäjäki–Uleåborg höjning av servicenivån: Tuomioja–Limingo under- och överbyggnad, växlar och spårbroar. Nya trafikplatser i Ahonpää (mellan Vihanti–Tuomioja) och Tikkaperä (mellan Limingo–Hirvineva). Samordning med arbetena i Seinäjäki–Karleby och Karleby–Ylivieska.	X	8 h arbetspass juni-september, avbrott: 8 x 12 h, 2 x 20 h, avbrott under midsommaren 24 h. Inte samtidigt med avbrotten på Karleby–Ylivieska. Samordning med avbrotten på Kontiomäki–Vartius
Torneå–Kolari: byte av överbyggnad	X	V. 22–30 må-on totalavbrott, to-sö 10 h dagliga avbrott
Kontiomäki–Vartius byte av sliprar (ca 40 000 sliprar)	X	V. 22–32: 8 h arbetspass i två delar
Uleåborg–Kemi: Plankorsning/underfartsbro vid Myllykangas, underfartsbro för lätt trafik vid Toppila	X	16–24 h totalavbrott
Rovaniemi–Kemijärvi: elektrifiering	–	–
Äänekoski–Saarijärvi: förnyande av överbyggnad	X	Åtta veckors totalavbrott
<b>ÖVRIGA ARBETSPASS</b>		
Investeringar för träunderhållet	–	–
Enskilda byten av växlar på bangårdarna i: Helsingfors, Kouvola, Kotka, Fredrikshamn, Kuusankoski, Vainikkala, Villmanstrand, Joensuu, Pieksämäki, Uimaharju, Tammerfors, Seinäjäki, Jyväskylä, Åbo, Riihimäki, Uleåborg	X	8-16 h arbetspass
Underhållsinvesteringar, bl.a. byte av överbyggnad, reparation av broar och trummor	X	–
Granskning av banan till fots på banor med Th > 140 km/h	X	–
Stöd av spår och växlar för underhåll	X	–
Separat beställda arbeten för underhåll av banan, bl.a. byte av enskilda sliprar och slitna bågskenor	X	–



# Karta över trafikplaneringsområden

Vid samorningen av banarbeten och trafik tillämpas områdesfördelningen inom trafikplaneringen i enlighet med kartan nedan.

## KONTAKTUPGIFTER

### Trafikledningscentralen i Södra Finland Helsingfors

[liikennesuunnittelu.helsinki@vr.fi](mailto:liikennesuunnittelu.helsinki@vr.fi)

Kovanen Timo 040 866 3839  
Miikkola Reijo 040 866 3840  
Burman Raimo (4h/arkipäivä) 040 866 3846

### Trafikledningscentralen i Västra Finland Tammerfors

[liikennesuunnittelu.tampere@vr.fi](mailto:liikennesuunnittelu.tampere@vr.fi)

Jalanto Esko 040 863 0570  
Kunelius Juha 040 863 1118

### Uleåborg

[liikennesuunnittelu oulu@vr.fi](mailto:liikennesuunnittelu oulu@vr.fi)

Meripaasi Sakari 040 864 5450  
Aherto Raija 040 864 5446

### Trafikledningscentralen i Östra Finland Kouvola

[liikennesuunnittelu.kouvola@vr.fi](mailto:liikennesuunnittelu.kouvola@vr.fi)

Sirén Markku 040 863 4197  
Lahtinen Juha 040 863 4271

### Pieksämäki

[liikennesuunnittelu.pieksamaki@vr.fi](mailto:liikennesuunnittelu.pieksamaki@vr.fi)

Nykänen Aimo 040 863 7002

### Joensuu

[liikennesuunnittelu.joensuu@vr.fi](mailto:liikennesuunnittelu.joensuu@vr.fi)

Papunen Arto 040 864 0379

## Trafikplaneringsområden

- Helsingfors
- Tammerfors
- Uleåborg
- Kouvola
- Pieksämäki
- Joensuu



# Bilaga 12

## Passagerarinformation på trafikplatserna på statens bannät

RHK har anskaffat ett nytt system för passagerarinformation (MIKU) som kommer att ersätta de nuvarande informationssystemen. Med hjälp av MIKU-infosystemet kan informationspersonalen styra monitorerna och utropa meddelanden i högtalarna.

Under tidtabellsperioden 2009 ett Informationscenter var inrättats. Informationscenter b.l.a. informerar passagerarna om störningar och avvikelser i tågtrafiken. Närmare information på Transportverkets webbplats.

Information i tabell 1 kan ändra efter den här Nätbeskrivningen publicerats. En uppdatera bilaga publiceras på Nätbeskrivning webbplats.

Tabell 1. Passagerarinformation på trafikplatserna.

Asema	Station	Inget informations-system	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
		15	85	272	37	7	89	3	287	771
Alavus			1	0	0	0	0	0	0	0
Dragsvik	Dragsvik	X		0	0	0	0	0	0	0
Eläinpuisto-Zoo	Eläinpuisto-Zoo		1	0	0	0	0	0	0	0
Eno	Eno		1	0	0	0	0	0	0	0
Espoo	Esbo			6	0	0	0	0	18	24
Haapajärvi	Haapajärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Haapamäki	Haapamäki			0	0	0	0	0	2	2
Haarajoki	Haarajoki			4	0	0	0	0	4	8
Hankasalmi	Hankasalmi		1	0	0	0	0	0	0	0
Hanko	Hangö		1	0	0	0	0	0	0	0
Hanko-Pohjoinen	Hangö Norra	X		0	0	0	0	0	0	0
Harjavalta	Harjavalta		1	0	0	0	0	0	0	0
Haukivuori	Haukivuori		1	0	0	0	0	0	0	0
Heinävesi	Heinävesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Helsinki päärautatieasema	Helsingfors Centralstation			19	4	2	10	3	38	76
Herrala	Herrala		1	0	0	0	0	0	0	0
Hiekkaharju	Sandkulla			4	0	0	0	0	2	6
Hikiä	Hikiä		1	0	0	0	0	0	0	0
Humppila	Humppila			0	0	0	0	0	2	2
Huopalahti	Hoplax			8	0	0	4	0	6	18
Hyvinkää	Hyvinge			4	0	0	2	0	3	9
Hämeenlinna	Tavastehus			5	2	0	0	0	2	9
Höljää	Höljää	X		0	0	0	0	0	0	0



Asema	Station	Inget informations-system	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Iisalmi	Iidensalmi			0	0	0	0	0	3	3
Iittala	Iittala			2	0	0	0	0	0	2
Ilmala	Ilmala			2	0	0	2	0	3	7
Imatra	Imatra			0	0	0	0	0	3	3
Inkeroinen	Inkeroinen		1	0	0	0	0	0	0	0
Inkoo	Ingå		1	0	0	0	0	0	0	0
Isokyrö	Storkyro		1	0	0	0	0	0	0	0
Joensuu	Joensuu			0	0	0	0	0	3	3
Jokela	Jokela			3	0	0	1	0	1	5
Jorvas	Jorvas		1	0	0	0	0	0	0	0
Joutseno	Joutseno			0	0	0	0	0	0	0
Juupajoki	Juupajoki		1	0	0	0	0	0	0	0
Jyväskylä	Jyväskylä			3	2	0	11	0	0	16
Jämsä	Jämsä			0	0	0	0	0	1	1
Järvelä	Järvelä		1	0	0	0	0	0	0	0
Järvenpää	Träskända			7	0	0	3	0	1	11
Kajaani	Kajana			0	0	0	0	0	2	2
Kannelmäki	Gamlas			2	0	0	0	0	2	4
Kannus	Kannus		1	0	0	0	0	0	0	0
Karjaa	Karis			7	0	0	1	0	3	11
Karkku	Karkku		1	0	0	0	0	0	0	0
Kauhava	Kauhava		1	0	0	0	0	0	0	0
Kauklahti	Köklax			3	0	0	0	0	1	4
Kauniainen	Grankulla			3	0	0	0	0	2	5
Kausala	Kausala		1	0	0	0	0	0	0	0
Kemi	Kemi			0	0	0	0	0	2	2
Kemijärvi	Kemijärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Kera	Kera		1	0	0	0	0	0	0	0
Kerava	Kervo			10	0	0	8	0	3	21
Kerimäki	Kerimäki		1	0	0	0	0	0	0	0
Kesälahti			1	0	0	0	0	0	0	0
Keuruu	Keuru		1	0	0	0	0	0	0	0
Kilo	Kilo			4	0	0	0	0	0	4
Kirkkonummi	Kyrkslätt			3	0	0	0	0	6	9
Kitee	Kitee		1	0	0	0	0	0	0	0
Kiuruvesi	Kiuruvesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Kohtavaara	Kohtavaara	X		0	0	0	0	0	0	0
Koivuhovi	Björkgård			2	0	0	0	0	0	2
Koivukylä	Björkby			4	0	0	0	0	1	5

Asema	Station	Inget informations-system	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Kokemäki	Kumo			0	0	0	0	0	1	1
Kokkola	Karleby			0	0	0	0	0	2	2
Kolari	Kolari		1	0	0	0	0	0	2	2
Kolho	Kolho		1	0	0	0	0	0	0	0
Kontiomäki	Kontiomäki			0	0	0	0	0	2	2
Koria	Koria		1	0	0	0	0	0	0	0
Korso	Korso			4	0	0	2	0	0	6
Kotka	Kotka		1	0	0	0	0	0	0	0
Kotka Satama	Kotka Satama		1	0	0	0	0	0	0	0
Kouvola	Kouvola			11	2	0	4	0	0	17
Kuopio	Kuopio			4	2	0	0	0	4	10
Kupittaa	Kuppis			4	0	2	2	0	4	12
Kuusivaara	Kuusivaara	X		0	0	0	0	0	0	0
Kylänlahti	Kylänlahti	X		0	0	0	0	0	0	0
Kymi	Kymi	X		0	0	0	0	0	0	0
Kyminlinna	Kyminlinna	X		0	0	0	0	0	0	0
Kyrölä	Kyrölä			2	0	0	0	0	0	2
Käpylä	Kottby			4	0	0	0	0	2	6
Lahti	Lahtis			12	2	0	0	0	4	18
Laihia	Laihela		1	0	0	0	0	0	0	0
Lapinlahti	Lapinlahti		1	0	0	0	0	0	0	0
Lappeenranta	Villmanstrand			0	0	0	6	0	1	7
Lappila	Lappila		1	0	0	0	0	0	0	0
Lappohja	Lappvik	X		0	0	0	0	0	0	0
Lapua	Lappo		1	0	0	0	0	0	0	0
Lempäälä	Lempäälä			2	0	0	0	0	0	2
Leppävaara	Alberga			8	0	0	5	0	0	13
Lieksa	Lieksa		1	0	0	0	0	0	0	0
Lievestuore	Lievestuore		1	0	0	0	0	0	0	0
Loimaa	Loimaa		1	0	0	0	0	0	0	0
Louhela	Klippsta			2	0	0	0	0	2	4
Luoma	Bobäck		1	0	0	0	0	0	0	0
Lusto	Lusto		1	0	0	0	0	0	0	0
Malmi	Malm			4	0	0	0	0	8	12
Malminkartano	Malmgård			2	0	0	0	0	2	4
Mankki	Mankby		1	0	0	0	0	0	0	0
Martinlaakso	Mårtensdal			2	0	0	0	0	2	4
Masala	Masaby			4	0	0	0	0	0	4
Mikkeli	St Michel			5	0	2	0	0	5	12



Asema	Station	Inget informations-system	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Misi	Misi	X		0	0	0	0	0	0	0
Mommila	Mommila		1	0	0	0	0	0	0	0
Muhos	Muhos		1	0	0	0	0	0	0	0
Muurola	Muurola		1	0	0	0	0	0	0	0
Myllykoski	Myllykoski		1	0	0	0	0	0	0	0
Myllymäki	Myllymäki		1	0	0	0	0	0	0	0
Myyrmäki	Myrbacka			2	0	0	0	0	2	4
Mäkkylä	Mäkkylä			2	0	0	2	0	0	4
Mäntsälä	Mäntsälä			4	0	0	0	0	4	8
Mäntyharju	Mäntyharju			2	0	0	0	0	3	5
Nastola	Nastola		1	0	0	0	0	0	0	0
Nivala	Nivala		1	0	0	0	0	0	0	0
Nokia	Nokia		1	0	0	0	0	0	0	0
Nuppulinna	Nuppulinna			2	0	0	0	0	0	2
Nurmes	Nurmes		1	0	0	0	0	0	0	0
Oitti	Oitti		1	0	0	0	0	0	0	0
Orivesi	Orivesi			0	0	0	0	0	2	2
Orivesi Keskusta	Orivesi Keskusta			0	0	0	0	0	1	1
Oulainen				0	0	0	0	0	1	1
Oulu	Uleåborg			6	2	0	0	0	3	11
Oulunkylä	Äggelby			4	0	0	0	0	4	8
Paimenportti	Paimenportti	X		0	0	0	0	0	0	0
Paltamo	Paltamo		1	0	0	0	0	0	0	0
Parikkala	Parikkala			0	0	0	0	0	2	2
Parkano	Parkano			0	0	0	0	0	2	2
Parola	Parola			2	0	0	0	0	0	2
Pasila	Böle			28	4	1	0	0	32	65
Pello	Pello		1	0	0	0	0	0	0	0
Petäjävesi	Petäjävesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Pieksämäki	Pieksämäki			9	2	0	0	0	2	13
Pihlajavesi	Pihlajavesi		1	0	0	0	0	0	0	0
Pitäjänmäki	Sockenbacka			4	0	0	3	0	0	7
Pohjois-Haaga	Norra-Haga			0	0	0	0	0	1	1
Pori	Björneborg			0	0	0	0	0	2	2
Puistola	Parkstad			4	0	0	0	0	4	8
Pukinmäki	Bocksbacka			6	0	0	0	0	3	9
Punkaharju	Punkaharju		1	0	0	0	0	0	0	0
Purola	Purola			2	0	0	0	0	0	2
Pyhäsalmi	Pyhäsalmi		1	0	0	0	0	0	0	0

Asema	Station	Inget informations-system	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Pännäinen	Bennäs			0	0	0	0	0	1	1
Rekola	Räckhals			2	0	0	1	0	0	3
Retretti	Retretti		1	0	0	0	0	0	0	0
Riihimäki	Riihimäki			11	4	0	7	0	1	23
Rovaniemi	Rovaniemi			3	0	0	0	0	3	6
Runni	Runni		1	0	0	0	0	0	0	0
Ruukki	Ruukki		1	0	0	0	0	0	0	0
Ryttylä	Ryttylä			2	0	0	0	0	0	2
Salo	Salo			6	0	0	3	0	3	12
Santala	Sandö	X		0	0	0	0	0	0	0
Saunakallio	Saunakallio			3	0	0	0	0	0	3
Savio	Savio			4	0	0	0	0	1	5
Savonlinna	Nyslott		1	0	0	0	0	0	0	0
Savonlinna Kauppatori	Savonlinna Kauppatori			0	0	0	0	0	0	0
Seinäjoki	Seinäjoki			7	2	0	6	0	0	15
Siilinjärvi	Siilinjärvi			0	0	0	0	0	2	2
Simpele	Simpele		1	0	0	0	0	0	0	0
Siuntio	Sjundeå		1	0	0	0	0	0	0	0
Skogby	Skogby	X		0	0	0	0	0	0	0
Sukeva	Sukeva		1	0	0	0	0	0	0	0
Suonenjoki	Suonenjoki			0	0	0	0	0	1	1
Tammisaari	Ekenäs		1	0	0	0	0	0	0	0
Tampere	Tammerfors			13	2	0	0	0	13	28
Tapanila	Mosabacka			4	0	0	0	0	2	6
Tavastila	Tavastila	X		0	0	0	0	0	0	0
Tervajoki	Tervajoki		1	0	0	0	0	0	0	0
Tervola	Tervola		1	0	0	0	0	0	0	0
Tikkurila	Dickursby			12	0	0	0	0	24	36
Toijala	Toijala			4	2	0	0	0	2	8
Tolsa	Tolls		1	0	0	0	0	0	0	0
Tornio	Torneå		1	0	0	0	0	0	0	0
Tuomarila	Domsby			3	0	0	0	0	0	3
Turenki	Turenki			2	0	0	0	0	0	2
Turku päärautatieasema	Åbo Centralstation			9	3	0	5	0	0	17
Turku Satama	Åbo Hamn			2	0	0	0	0	3	5
Tuuri	Tuuri		1	0	0	0	0	0	0	0
Uimaharju	Uimaharju		1	0	0	0	0	0	0	0
Utajärvi	Utajärvi		1	0	0	0	0	0	0	0

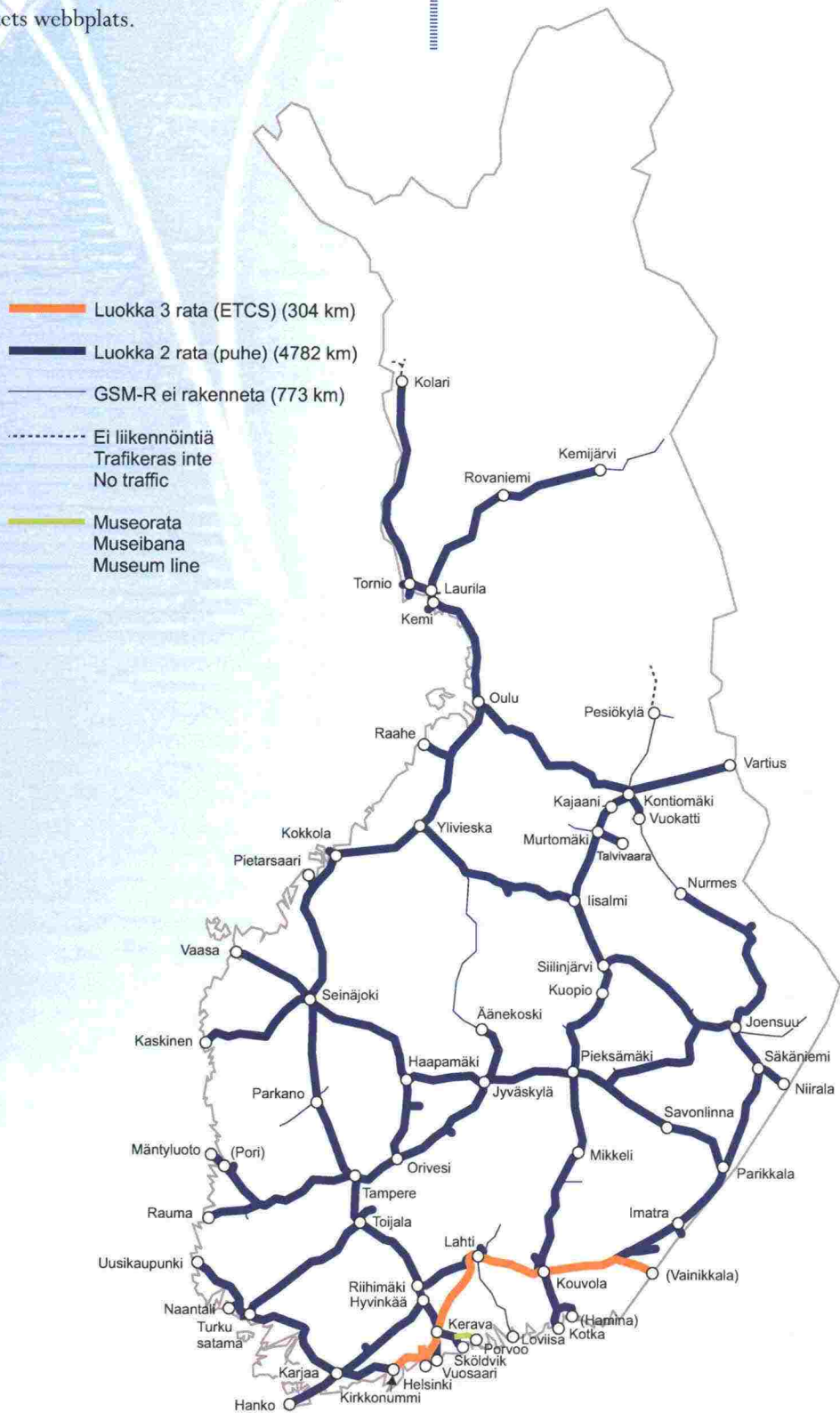


Asema	Station	Inget informations-system	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer mfl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Vaala	Vaala	X	1	0	0	0	0	0	0	0
Vaasa	Vasa			2	2	0	0	0	3	7
Vainikkala	Vainikkala		1	0	0	0	0	0	0	0
Valimo	Gjuteriet			4	0	0	1	0	0	5
Vammala	Vammala		1	0	0	0	0	0	0	0
Vantaankoski	Vandaforsen			0	0	0	0	0	1	1
Varkaus	Varkaus			1	0	0	0	0	2	3
Vihanti	Vihanti		1	0	0	0	0	0	0	0
Vihtari	Vihtari		1	0	0	0	0	0	0	0
Viiala	Viiala			2	0	0	0	0	0	2
Viinijärvi	Viinijärvi		1	0	0	0	0	0	0	0
Vika	Vika			0	0	0	0	0	0	0
Vilppula	Vilppula		1	0	0	0	0	0	0	0
Vuonislahti	Vuonislahti		1	0	0	0	0	0	0	0
Ylistaro	Ylistaro		1	0	0	0	0	0	0	0
Ylitornio	Ylitornio		1	0	0	0	0	0	0	0
Ylivieska	Ylivieska			0	0	0	0	0	2	2
Ähtäri			1	0	0	0	0	0	0	0

# Bilaga 13

## GSM-R (RAILI) nätet

Banförvaltningscentralens GSM-R-nät RAILI, dvs. det integrerade trafikkomunikationssystemet för järnvägarna, betjänar primärt trafikledarna, tågförarna och konduktörerna samt personer som leder växlingsarbeten och ansvarar för banarbetet. Nätet täcker cirka 5 000 km banor och bangårdar. Tilläggsuppgifter i kapitel 3.3.3.3 (Kommunikationssystem) samt på Trafikverkets webbplats.





# Bilaga 14

## Övriga länders nätbeskrivningar

I tabell 1 finns angivet Internetadresserna till och namnen på de nätbeskrivningar som övriga länders infrastruktur-förvaltare har publicerat. Uppgifterna i tabellen kan ändras.

Tabell 1. Övriga länders nätbeskrivningar.

Infrastrukturförvaltare	Land	Nätbeskrivningens namn	Internetadress
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	Spanien	Declaración sobre la Red	<a href="http://www.adif.es">http://www.adif.es</a>
Banedanmark	Danmark	Netredegørelse	<a href="http://www.bane.dk">http://www.bane.dk</a>
Banverket (BV)	Sverige	Järnvägsnätsbeskrivning	<a href="http://www.banverket.se">http://www.banverket.se</a>
BLS AG (BLS)	Schweiz	Network Statement	<a href="http://www.bls.ch">http://www.bls.ch</a>
Communauté de Transports – Accès Réseau	Luxemburg	Document de Reference du Reseau	<a href="http://www.railinfra.lu">http://www.railinfra.lu</a>
Compania Națională de Căi Ferate SA	Rumänien	Documentul de referinta al retelei	<a href="http://www.cfr.ro">http://www.cfr.ro</a>
DB Netz AG	Tyskland	Schienenetz-Nutzungsbedingungen	<a href="http://www.db.de">http://www.db.de</a>
Eurotunnel	Frankrike/England	Eurotunnel Network Statement	<a href="http://www.eurotunnel.com">http://www.eurotunnel.com</a>
HZ Infrastruktura d.o.o.	Kroatien	Izvjescje o mrezi	<a href="http://www.railneteurope.com">http://www.railneteurope.com</a>
Infrabel	Belgien	Netverklaring	<a href="http://www.railaccess.be">http://www.railaccess.be</a>
Jernbaneverket	Norge	Network Statement	<a href="http://www.jernbaneverket.no">http://www.jernbaneverket.no</a>
Keyrail	Nederländerna	Netverklaring	<a href="http://www.keyrail.nl">http://www.keyrail.nl</a>
National Manager of Railway Infrastructure (EDISY S.A.)	Grekland	Network Statement	<a href="http://www.osenet.gr">http://www.osenet.gr</a>
National Railway Infrastructure Company (NRIC)	Bulgarien	Network Statement	<a href="http://www.rail-infra.bg">http://www.rail-infra.bg</a>
Network Rail	Storbritannien	Network Statement	<a href="http://www.networkrail.co.uk">http://www.networkrail.co.uk</a>
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK)	Polen	Network Statement	<a href="http://www1.plk-sa.pl">http://www1.plk-sa.pl</a>
ProRail B.V.	Nederländerna	Netverklaring	<a href="http://www.prorail.nl">http://www.prorail.nl</a>
Public Agency for Rail Transport of RS (AŽP)	Slovenien	Network Statement	<a href="http://www.azp.si">http://www.azp.si</a>
Raaberbahn AG/GYSEV Zrt. (GYSEV/Raaberbahn)	Österrike/Ungern	A GySEV Zrt. Üzletszabályzata	<a href="http://www.gysev.hu">http://www.gysev.hu</a>
Rede Ferroviária Nacional, E.P. E. (REFER)	Portugal	Directorio da Rede	<a href="http://www.refer.pt">http://www.refer.pt</a>
Réseau Ferré de France (RFF)	Frankrike	Document de référence du réseau ferré national	<a href="http://www.rff.fr">http://www.rff.fr</a>
Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI)	Italien	Prospetto Informativo della Rete	<a href="http://www.rfi.it">http://www.rfi.it</a>
Slovenske železnice d.o.o. (SZ)	Slovenien	Network Statement	<a href="http://www.azp.si">http://www.azp.si</a>
Správa Železniční dopravní cesty (CD) / SZCD	Tjeckien	Network Statement	<a href="http://www.szdc.cz">http://www.szdc.cz</a>
Swiss Federal Railways) SBB-Infrastructure (SBB CFF FFS	Schweiz	Network Statement	<a href="http://www.mct.sbb.ch">http://www.mct.sbb.ch</a>
Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (VPE)	Ungern	Network Statement	<a href="http://www2.vpe.hu">http://www2.vpe.hu</a>
Železnice Slovenskej Republiky	Slovakien	Sietové vyhlá senie	<a href="http://www.zsr.sk">http://www.zsr.sk</a>
ÖBB Infrastruktur Betrieb AG	Österrike	Schienenennetz-nutzungsbedingungen	<a href="http://www.railnet-austria.at">http://www.railnet-austria.at</a>

BANFÖRVALTNINGSCENTRALENS  
PUBLIKATIONER I F-SERIEN

1/2003	Verkkoselostus 2004
2/2003	Luettelo rautatieliikennepaikoista 1.6.2003
3/2003	Finnish Network Statement 2004
4/2003	Beskrivning av Finlands Bannät 2004
5/2003	Verkkoselostus 2005
6/2003	Finnish Network Statement 2005
7/2003	Beskrivning av Finlands bannät 2005
1/2004	Verkkoselostus 2006
2/2004	Finnish Network Statement 2006
3/2004	Beskrivning av Finlands bannät 2006
1/2005	Luettelo rautatieliikennepaikoista 5.6.2005
2/2005	Verkkoselostus 2007
3/2005	Finnish Network Statement 2007
4/2005	Beskrivning av Finlands bannät 2007
1/2006	Verkkoselostus 2008
2/2006	Finnish Network Statement 2008
3/2006	Beskrivning av Finlands bannät 2008
1/2007	Luettelo rautatieliikennepaikoista 3.6.2007
2/2007	Verkkoselostus 2009
3/2007	Finnish Network Statement 2009
4/2007	Beskrivning av Finlands bannät 2009
1/2008	Rataverkon kuvaus 7.1.2008
2/2008	Rataverkon kuvaus 1.6.2008
3/2008	Verkkoselostus 2010
4/2008	Luettelo rautatieliikennepaikoista 1.1.2009
5/2008	Finnish Network Statement 2010
1/2009	Beskrivning av Finlands bannät 2010
2/2009	Rataverkon kuvaus 1.1.2009
3/2009	Rautatielikenteen täsmällisyys 2008
4/2009	Rataverkon kuvaus 1.7.2009
5/2009	Verkkoselostus 2011
6/2009	Finnish Network Statement 2011





**RATAHALLINTOKESKUS  
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN**

Utgivare:

Banförvaltningscentralen (RHK)  
PB 185, Kaivokatu 8, FI-00101 Helsingfors  
Tel: +358 (0)20 751 5111, fax +358 (0)20 751 5108  
[www.rhk.fi/svenska](http://www.rhk.fi/svenska)

ISBN 978-952-445-319-6  
ISSN 1459-3831